

Leszek MINDUR<sup>1</sup>

## SPOSOBY WSPIERANIA ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W WYBRANYCH PAŃSTWACH ZACHODNICH – WNIOSKI DLA POLSKI

**Streszczenie.** Artykuł stanowi próbę wskazania kierunków promowania w Europie i Polsce alternatywnych gałęzi transportu w celu ograniczenia dynamicznego wzrostu przewozów drogowych. Składa się z pięciu części. W części pierwszej omówiono rekomendacje Komisji Europejskiej w stosunku do rozwoju transportu intermodalnego. W części drugiej przedstawiono strukturę i wielkość przewozów intermodalnych w Europie. W części trzeciej dokonano próby określenia prognozy przewozów intermodalnych w Polsce. Część czwarta wskazuje podstawowe przedsięwzięcia warunkujące rozwój transportu intermodalnego w Polsce. W części piątej na podstawie doświadczeń wybranych państw Europy Zachodniej sformułowano generalne wnioski dotyczące rozwoju transportu intermodalnego w naszym kraju.

## THE METHODS OF SUPPORTING THE DEVELOPMENT OF THE INTER- MODAL TRANSPORT IN SEVERAL CHOSEN WEST EUROPE STATES - CONCLUSIONS FOR POLAND

**Summary.** This article forms an attempt to indicate the directions to promote in Poland and Europe the alternative branches of transport, in order to limit the dynamic growth of road conveyances.

### 1. WPROWADZENIE

Sytuację na rynku transportu intermodalnego w Europie oraz układ i strukturę powiązań pomiędzy jego głównymi uczestnikami można przedstawić następująco:

- w krajach Unii Europejskiej brak jest jednej i scentralizowanej struktury organizacyjnej, która pełniłaby funkcje organizowania i zarządzania operacjami transportu intermodalnego, co jest oczywiste z uwagi na konieczność przestrzegania zasad wolnej i uczciwej konkurencji;
- wiodącą rolę w organizowaniu przewozów intermodalnych odgrywają Narodowe Towarzystwa Transportu Intermodalnego, pełniące funkcje operatora transportu intermodalnego i będące równocześnie członkami UIRR (Międzynarodowy Związek Towarzystw Transportu Intermodalnego, Kolej-Droga); towarzystwa te, kupując usługi przewozowe od kolei, organizują i nadzorują usługi kolejowe w relacjach terminal-terminal;

---

<sup>1</sup> Katedra Transportu, Szkoła Główna Handlowa, al. Niepodległości 162, 02-554 Warszawa, tel/fax (+48 22) 6466131, katran@sgh.waw.pl

- przewoźnik drogowy zajmuje się akwizycją przewozów, transportowaniem przesyłek z miejsca załadunku do terminalu i organizowaniem jej odwozu z terminalu docelowego do odbiorcy własnym taborem lub taborom partnerów.

Właściwa współpraca transportu kolejowego i drogowego jest podstawą powodzenia działalności operatorów transportu intermodalnego, zgodnie z podstawową zasadą, że transport kombinowany będzie się mógł rozwijać jedynie wówczas, gdy uwzględnione będą zarówno interesy transportu drogowego, jak i kolejowego.

## 2. SPOSOBY WSPIERANIA TRANSPORTU INTERMODALNEGO PRZEZ KOMISJĘ EUROPEJSKĄ

Według Komisji Europejskiej - osiągnięcie znaczących zmian strukturalnych na rynku przewozów towarowych zgodnie z rekomendowaną zasadą rozwoju zrównoważonego transportu będzie możliwe poprzez wdrażanie pakietu następujących środków promujących przesunięcie części przewozów towarowych z transportu drogowego na transport kolejowy i kombinowany:

- 1) znaczące usprawnienie efektywności i jakości usług kolejowych, w tym przede wszystkim eliminowanie opóźnień w kursowaniu zwartych pociągów towarowych oraz zwiększenie niezawodności i częstotliwości usług kolejowych, zwłaszcza świadczonych w systemie przewozów intermodalnych;
- 2) zapewnienie interoperacyjności kolei w układzie międzynarodowym poprzez eliminowanie istniejących wąskich gardeł o charakterze technicznym, eksploatacyjnym i organizacyjnym w międzynarodowych towarowych przewozach kolejowych;
- 3) usprawnienie partnerskich związków i współpracy między operatorami pociągów i operatorami kolejowej infrastruktury oraz między nimi a operatorami transportu intermodalnego;
- 4) usprawnienie kosztów operacji kolejowych oraz zapewnienie elastyczności cenowej;
- 5) zapewnienie długoterminowego finansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych;
- 6) wprowadzenie efektywnych i spójnych podatków oraz opłat za ciężarowe pojazdy drogowo;
- 7) efektywne wdrożenie podstawowych regulacji dotyczących ciężarowego transportu drogowego, zwłaszcza w zakresie limitów ciężaru, bezpieczeństwa, czasów jazdy, pracy i odpoczynku kierowców, z równoczesną weryfikacją stosowanych procedur i sankcji.

Należy jednak mieć świadomość, że koleje, bez jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, nie będą w stanie wygrać walki konkurencyjnej z transportem drogowym. Eksperci Unii podkreślają, że koleje nie staną się nowoczesną gałęzią transportu, na miarę nowego stulecia, jeśli nie stworzy się im warunków do pełnej i rzeczywistej liberalizacji, jak również jeśli transport kolejowy, a w konsekwencji i kombinowany, nie otrzyma niezbędnej pomocy.

### 2.1. Sposoby, rodzaje i struktura udzielanej pomocy finansowej dla transportu kombinowanego w wybranych państwach Europy Zachodniej<sup>2</sup>

#### Austria

W Austrii stosowane są kompleksowe instrumenty wspierające transport kombinowany – od finansowego wsparcia do 30% kosztów inwestycji terminalowych, na urządzenia przeładunkowe, specjalne wyposażenie i tabor przez dotacje do kosztów eksploatacji dla kolei oraz po niżki i zwolnienia od podatku i od opłat za użytkowanie dróg

<sup>2</sup> Opracowano na podstawie materiałów źródłowych pozyskanych przez dr. hab. Jerzego Wronkę z poszczególnych krajów.

oraz wyłączenia z zakazów ruchu, restrykcje w zakresie ładowności pojazdów drogowych czy też lokalizację ekopunktów.

Każda pomoc finansowa, w tym również dla transportu kombinowanego, musi być zgodna z obowiązującym prawem, przy czym podstawa prawna zależy od konkretnego tytułu, w ramach którego są określane środki finansowe promujące rozwój transportu kombinowanego, przy przestrzeganiu zasady respektowania przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie.

Podstawowe postanowienia i przepisy dotyczące środków promujących rozwój transportu kombinowanego w Austrii, w tym przede wszystkim pomocy finansowej państwa, są zawarte w „Programie promowania towarowego transportu kombinowanego droga/ kolej/ statek”, który obowiązywał do końca 2002 r. Program został przyjęty przez rząd Austrii w formie odpowiedniego aktu prawnego oraz został zaakceptowany przez Komisję WE z uwagi na kompatybilność jego rozwiązań z artykułem 87/3/c Traktatu Wspólnot Europejskich<sup>3</sup>.

W programie określone są zasady i warunki udzielania pomocy finansowej państwa (łącznie z wysokością środków w skali roku kalendarzowego) dla transportu kombinowanego droga/ kolej/ żegluga śródlądowa oraz inne środki promujące transport kombinowany, w tym przede wszystkim: wyłączenia z zakazów ruchu, restrykcje w zakresie ładowności pojazdów drogowych, redukcje podatków, czy też lokalizacja ekopunktów. Transport drogowy uczestniczący w łańcuchu transportu kombinowanego jest zwolniony z zakazu jazdy w weekendy, w nocy i dni świąteczne oraz jest odrębnie traktowany w systemie punktów ekologicznych i przy kontyngentach wynagrodzeniowych. Zliberalizowano operacje początkowe i końcowe dla technologii Ro-La w pewnych korytarzach oraz wyłączono jazdy wykonywane dla potrzeb transportu kombinowanego od zakazów ruchu w soboty, niedziele i święta, jeśli nie przekraczają promienia 65 km do/z terminali.

Pomoc finansowa państwa promującego transport kombinowany dotyczy przede wszystkim:

- pojazdów krajowych powyżej 3,5 ton ładowności, które są wyłączone z obowiązkowych podatków od pojazdów, jeśli są wykorzystywane wyłącznie w operacjach początkowych i końcowych w transporcie kombinowanym;
- pojazdów krajowych powyżej 3,5 ton ładowności; jeżeli są wykorzystywane w technologii „tocząca się droga” w przewozach na terytorium Austrii i w tranzycie, to otrzymują zwrot miesięcznego podatku od pojazdów w wysokości 15%; możliwe jest uzyskanie refundacji podatku od pojazdów płaconego w skali roku w wysokości 100 %.

W ustawodawstwie Austrii przewiduje się, że przewozy, które np. ze względów środowiskowych leżą w publicznym interesie, mogą otrzymać finansową pomoc do kosztów eksploatacyjnych wykonywanych jako „usługi o charakterze zobowiązań służby publicznej.

Należy podkreślić, że pomoc ta nie jest traktowana jako subwencja, lecz jako zapłata za zobowiązania usług publicznych, nałożonych przez państwo na austriackie koleje w dziedzinie transportu kombinowanego. Jest to zgodne z regulacjami Wspólnoty Europejskiej.

Ze środków publicznych wspierane są przedsięwzięcia inwestycyjno-modernizacyjne i rozwojowe dotyczące:

- terminali transportu kombinowanego,
- urządzeń przeładunkowych i nowych technik przeładunkowych,

<sup>3</sup> § 3 Ustawy o Kolejach Federalnych Austrii z 1992 r. stwierdza się, że zgodnie z rozporządzeniem Rady WE nr 1191/69 z 26.06.1969 r., zmienionej rozporządzeniem Rady nr 1893/91 z 20.06.1991 r., przewozy, które np. ze względów środowiskowych, leżą w publicznym interesie, mogą otrzymać finansową pomoc na gruncie ich wykonywania jako usług publicznych. Dla tych świadczeń w ramach transportu kombinowanego (włącznie z Ro-La) ustala się rekompensatę w zależności od liczby przesyłek.

- jednostek intermodalnych (głównie kontenerów i nadwozi wymiennych),
- logistyki oraz kosztów eksploatacji transportu kombinowanego (w ograniczonym zakresie).

*Subwencje i dotacje.* Wielkość pomocy finansowej zależy od spodziewanego przesunięcia przewozów z transportu drogowego na kolej/ statek, przy czym może wynosić maksymalnie do 30% niezbędnych kosztów inwestycyjnych oraz do 50% dla projektów i studiów wykonalności (feasibility studies). W Programie przewiduje się udzielanie pomocy finansowej w wysokości ok. 40 mln ATS rocznie.

*Kompensacje dla usług publicznych w transporcie kombinowanym.* Zgodnie z postanowieniami § 3 Ustawy o Kolejach Federalnych Austrii z 1992 r. Ministerstwo Transportu Austrii uzgodniło z kolejami austriackimi, że otrzymają one tzw. rekompensatę w wysokości 1,1 mld ATS dla przewozów kombinowanych (włącznie z Ro-La) wykonywanych jako usługi o charakterze zobowiązań służby publicznych. Ostateczna wielkość tej rekompensaty zależy od liczby przewiezionych przesyłek.

*Kredyty dla transportu kombinowanego.* Ministerstwo Transportu Austrii w ramach tzw. Programu ERP-Credits-Funds dysponuje funduszami na udzielanie kredytów dla sektora transportu, w tym przede wszystkim dla inwestycji w infrastrukturę transportu kombinowanego, jednostki ładunkowe i specjalne wyposażenie dla transferu jednostek między gałęziami transportu, jednakże co najmniej 25% kosztów inwestycji musi być finansowana przez firmy ubiegające się o kredyty z tego programu. Spłata kredytu powinna nastąpić w ciągu 10 lat, przy czym przez pierwsze dwa lata jest zwolnienie od spłaty kredytu i odsetek. Zarządzający programem ustalają korzystne oprocentowanie kredytów (niższe niż na krajowym i międzynarodowym rynku kredytowym), tak aby zapewnić bodźcowy charakter kredytu, jako instrumentu finansowania inwestycji w transporcie kombinowanym.

Generalnie inwestycje modernizacyjne i rozwojowe w transporcie kolejowym i kombinowanym są finansowane przez budżet federalny. Infrastruktura (łącznie z terminalami mającymi charakter infrastruktury publicznej) jest finansowana przez rząd ze środków budżetowych, ale może być również finansowana przez lokalne i regionalne budżety, jeśli ma istotne znaczenie dla rozwoju regionalnego, jak również przez prywatnych inwestorów.

Adresatami pomocy finansowej państwa są: przewoźnicy, operatorzy transportu kombinowanego, operatorzy terminali i urzędzeń przeładunkowych, operatorzy portów żeglugi śródlądowej i armatorzy żeglugowi.

## **Holandia**

Podstawą prawną programów subsydiowania transportu kombinowanego w Holandii jest krajowa legislacja, w formie konkretnych przepisów opracowanych dla Ministerstwa Transportu. Z inicjatywy Ministerstwa Transportu Holandii utworzono Fundację Transportu Intermodalnego – która organizuje współpracę pomiędzy nadawcami, operatorami na terminalach, operatorami transportu kombinowanego i przewoźnikami. W ramach Ministerstwa Transportu Holandii powołano specjalny Zespół ds. Transportu Kombinowanego, który planuje podstawowe kierunki polityki oraz koordynuje różne inicjatywy w dziedzinie legislacji i pomocy finansowej dla transportu kombinowanego.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskooprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz częściowo z budżetów regionalnych/ lokalnych. Pomoc finansowa państwa jest przyznawana na:

- inwestycje na terminalach publicznych i centrach logistycznych (budowa i modernizacja),
- modernizację linii kolejowych i urządzenia przeładunkowe na stacjach kolejowych,



- modernizację połączeń wodnych śródlądowych i urządzenia przeładunkowe portów wodnych śródlądowych,
- współfinansowanie zakupu intermodalnych jednostek transportowych,
- w bardzo ograniczonym zakresie na eksploatację przewozów kombinowanych, w tym głównie na uruchamianie nowych połączeń.

Źródła finansowania może stanowić zarówno budżet państwowy, jak i budżety regionalne lub lokalne. Ministerstwo Transportu ma swoje regionalne oddziały, które posiadają budżet do promowania transportu kombinowanego w swoim regionie.

Pomoc finansową otrzymują: operatorzy terminali publicznych, kolej, przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, operatorzy transportu kombinowanego, spedytorzy i przewoźnicy drogowi oraz nadawcy i firmy logistyczne.

### **Włochy**

Podstawą do udzielania pomocy finansowej do transportu kombinowanego jest krajowa Ustawa z 1990 roku, znowelizowana w 1995 roku, przy zachowaniu podobnych zasad i kryteriów udzielania pomocy od 1996 r. Ustawa nr 240 z 4 sierpnia 1990 roku określa udział państwa przy realizacji punktów przeładunkowych na styku różnych gałęzi transportu (interporto), przeznaczonych do przewozów intermodalnych.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskoprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów. Jest ona udzielana przede wszystkim na budowę nowych i modernizację istniejących terminali oraz wyposażenie terminali w urządzenia przeładunkowe. W niektórych przypadkach udzielana jest pomoc finansowa państwa w formie pożyczek (nie oprocentowanych lub niskoprocentowanych) na zakup specjalistycznych wagonów dla transportu kombinowanego oraz intermodalnych jednostek transportowych. Pomoc ta jest przyznawana jedynie z budżetu państwa.

Pomoc finansową państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje i operatorzy terminali (w niektórych przypadkach).

### **Niemcy**

W ramach „Planu niemieckich dróg transportowych” (BVWP’92) i na podstawie Ustawy o rozbudowie dróg kolejowych z 15.11.1993 roku (BGB1), z późniejszymi zmianami, oferowane są nie oprocentowane pożyczki lub subwencje do kosztów budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych dla transportu kombinowanego. W BVWP’92 przewidziano na ten cel 4 085 mln DM na okres do 2012 roku. Z tych środków powinny zostać wyrównane dodatkowe koszty systemu transportowego w przewozach drogowych dom-dom: dwukrotny przeładunek na terminalach, koszty przejazdów na trasie terminal - siedziba klienta - terminal, procesy manewrowe, itp.

Zakres pomocy finansowej państwa jest określony przede wszystkim w „Programie rozwoju transportu kombinowanego”, przyjętym przez rząd federalny Niemiec w formie stosownego aktu prawnego. Środki finansowe na budowę i rozbudowę terminali dla transportu kombinowanego z udziałem niemieckich kolei (DB AG) są przygotowywane na podstawie Ustawy o rozbudowie niemieckich dróg kolejowych i przekazywane w formie nie oprocentowanych pożyczek lub dotacji.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskoprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz częściowo z budżetów lokalnych (landy). Budżet państwa uczestniczy we współfinansowaniu budowy i modernizacji terminali transportu kombinowanego w Niemczech m.in. na podstawie umowy pomiędzy rządem a kolejami niemieckimi (DB AG). Jedynie w pojedynczych przypadkach przewidziane są subwencje na koszty eksploatacyjne przydzielane z budżetu centralnego.

Pomoc finansową państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje oraz w niektórych przypadkach - operatorzy terminali.

## **Francja**

Pomoc finansowa państwa na promowanie rozwoju transportu kombinowanego jest realizowana na podstawie specjalnego „Programu rządowego rozwoju transportu kombinowanego”, stanowiącego integralną część „Ogólnego programu rozwoju transportu we Francji”. Zgodnie z tym programem rząd zawiera 5-letnie kontrakty z poszczególnymi regionami o promowaniu transportu kombinowanego oraz zawierane są umowy pomiędzy SNCF i rządem. Na podstawie tych kontraktów przyznawane są środki budżetowe w formie subwencji dla kolei francuskich na rozwój transportu kombinowanego.

Minister transportu ustanowił fundusz subsydiowania rocznych opłat leasingowych dla przewoźników drogowych na zakup specjalistycznego taboru i jednostek transportu intermodalnego dla transportu kombinowanego. Wszyscy partnerzy łańcucha transportu kombinowanego we Francji podpisali specjalną „Kartę o rozwoju transportu kombinowanego”. Z inicjatywy Ministra transportu powołano Radę ds. Transportu Kombinowanego, w skład której wchodzi: przedstawiciele władz rządowych, w tym przede wszystkim Ministerstwa Transportu, przedstawiciele głównych podmiotów transportu kombinowanego i eksperci w dziedzinie transportu.

Promowanie transportu kombinowanego koncentruje się głównie na wspieraniu inwestycji w zakresie budowy, modernizacji i wyposażenia terminali oraz infrastruktury tegoż transportu. W niektórych przypadkach możliwe jest współfinansowanie przez państwo zakupu intermodalnych jednostek transportowych.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskoprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz z budżetów lokalnych – nawet do 30 %.

Pomoc finansowa w formie subwencji na inwestycje terminalowe stanowi około 50% wartości inwestycji, z czego ok. 70% przyznawane jest przez budżet centralny i budżety lokalne, a 30% przez kolej. Wyposażenie terminali jest subwencjonowane do 50%, w tym przez regiony w 30-40 %, na podstawie specjalnych kontraktów zawieranych przez rząd z regionami.

Zakup nadwozi wymiennych jest subwencjonowany do 20% rocznego wydatku (do 10 nadwozi), zaś raty leasingowe na nadwozia są subwencjonowane wówczas, gdy przedsiębiorstwo transportu drogowego zapewni gratisowe wyposażenie i zgodzi się na ich angażowanie do transportu kombinowanego.

Poza budżetem centralnym również i lokalne (głównie regionalne) władze wspierają finansowo rozwój transportu kombinowanego. Niektóre rady regionalne subsydują lokalne przedsiębiorstwa transportowe, aby promować zakupy nadwozi wymiennych i podwozi.

Pomoc finansową państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje, operatorzy terminali (w niektórych przypadkach) oraz dodatkowo przewoźnicy drogowi (współfinansowanie zakupu intermodalnych jednostek transportowych przez państwo).

## **2.2. Analiza porównawcza udzielanej pomocy finansowej oraz pozycji transportu kombinowanego w polityce transportowej wybranych państw Europy Zachodniej**

W tablicach 1-2 przedstawiono przykłady pomocy finansowej wybranych krajów dla transportu kombinowanego oraz miejsce transportu kombinowanego w polityce transportowej tych państw. Średnioroczną pomoc rządów wybranych państw Unii Europejskiej i Szwajcarii – która jest poza strukturami Unii – dla transportu kombinowanego, w podziale

Tablica 1

## Pomoc rządów wybranych państw UE dla transportu kombinowanego

Wyszczególnienie	Niemcy (D)	Austria (A)	Szwajcaria (CH)	Holandia (NL)	Hiszpania (E)	Francja (F)	Wlk.Brytania (GB)	Włochy (I)	Belgia (B)
Subsydia do infrastruktury – urządzenia na terminalach	+ <sup>(1)</sup>	+ <sup>(2)</sup>	+ <sup>(3)</sup>	+	+	+	+	+ <sup>(1)</sup>	+ <sup>(12)</sup>
Subsydia do suprastruktury na terminalach	+	+	+	-	-	-	+	-	-
Subsydia na zakup/ leasing wyposażenia tk (wagony, jednostki intermodalne)	-	+	+	-	-	-	+	+	+
Subsydia do kosztów eksploatacji tk	-	+	+ <sup>(4)</sup>	+ <sup>(4)</sup>	- <sup>(4)</sup>	+ <sup>(4)</sup>	+ <sup>(4)</sup>	-	-
Budżet transportu kombinowanego	1997-2012 4,1 mld DM	1997:1,18 mld ATS, w tym: 80 mln do terminali i wyposażenia oraz 1,1 mld dla kolei do kosztów świadczenia usług tk	1997 :123 mln SwF, w tym: 8 mln do terminali i wyposażenia i 115 mln do eksploatacji	1997-2000: 180 mln NLG, w tym: 160 na terminale i 20 do k.ekspl.	1994-2007: 146 mld ESP w tym 25 mld na terminale (5)	1997- 375 mln FF	14 mln GBP/rok i dodatkowo 75 mln. za dostęp do sieci kol	1994-2007: 700 mld ITL	1997: 10 mln BEF
Średnio-roczny budżet w mln euro	137	85	76	61	59	56	45	24	0,23
w euro/mieszkańca	1,70	10,63	10,94	3,86	1,49	0,97	0,75	0,42	0,02
w euro/10 tys. km <sup>2</sup>	3,88	10,21	18,60	17,58	1,16	1,03	1,81	0,80	0,08

## Objaśnienia:

(+) występuje; (-) nie występuje; (1) rządowe subsydia wyłącznie do infrastruktury kolejowych terminali. Subsydia są udzielane w formie korzystnych pożyczek lub jako ryczałt (lump sums); (2) w Belgii tylko decyzje dotyczące kolei są podejmowane na szczeblu krajowym. Natomiast decyzje i udzielanie finansowej pomocy do innych gałęzi oraz dla terminali i portów są podejmowane na poziomie regionu; (3) w niektórych przypadkach rządy Austrii i Szwajcarii udzielają finansowej pomocy na budowy terminali w sąsiednich krajach; (4) w Holandii, Francji i Hiszpanii nie stosuje się opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla transportu kombinowanego w Wlk Brytanii i Szwajcarii udzielane są dotacje; jeśli operator może udowodnić, że przewozy drogowe są tańsze od kolejowych, wtedy rząd subsydiuje wszystkie koszty lub tę część kosztów, która odnosi się do opłat za infrastrukturę kolejową; (5) główna część środków jest przeznaczana na infrastrukturę kolejową.

Źródło: International Study on Intermodal Transport. The Hague, March 1998 oraz ostatnie dokumenty robocze Grupy ds. Transportu Kombinowanego. Obok państw zrzeszonych w Unii Europejskiej w artykule uwzględniono również Szwajcarię pozostającą poza strukturami UE.

Tablica 2

## Transport kombinowany w polityce transportowej wybranych Państw Członkowskich UE

Transport kombinowany w polityce transportowej	Wlk. Brytania (GB)	Portugalia (P)	Holandia (NL)	Włochy (I)	Francja (F)	Hiszpania (E)	Niemcy (D)	Szwajcaria (CH)	Belgia (B)	Austria (A)
1. Specjalne struktury dla transportu kombinowanego w Ministerstwie Transportu koordynowane przez Ministerstwo Transportu		+	+	+	+		+	+	(1)	+
2. Transport kombinowany w ogólnym programie rozwoju transportu		+	+	+	+	+	+	+		+
3. Konkretny program inwestycyjny dla transportu kombinowanego			+		+	+	+	+		+
4. Transport kombinowany przedmiotem inwestycji infrastruktury publicznej ze środków: budżetu państwa budżetów regionalnych budżetów sektoralnych gałęzi		+	+	+	+	+	+	+	+	+
5. Subsydia na zakup lub leasing urządzeń dla transportu kombinowanego: wagony, intermodalne jednostki transportowe i jednostki ładunkowe konkretne urządzenia przeładunkowe		+	+	+	+	+	+	+	+	+
6. Subsydia do kosztów eksploatacji: przyznanie dostępu do sieci kolejowej rekompensata deficytu premie ekologiczne					+	+	+	+		+

## Objaśnienia:

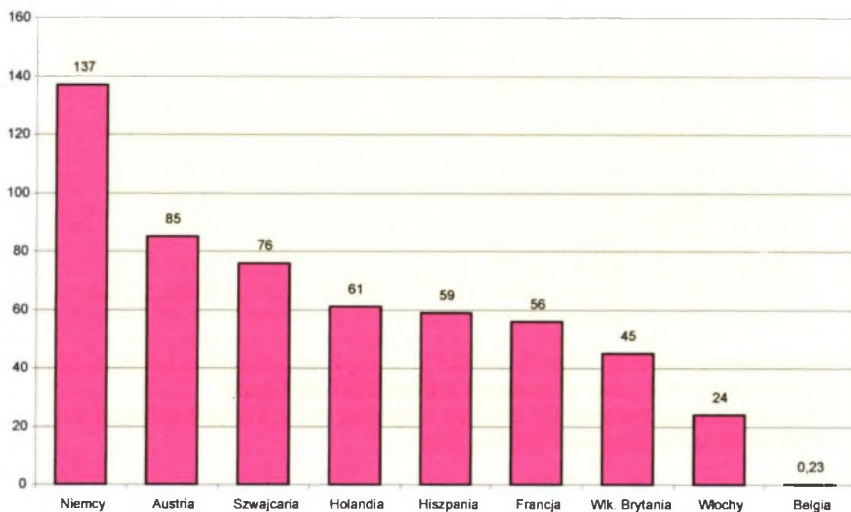
(1) w trakcie uruchamiania; (2) przez lokalne władze; (3) tylko w konkretnych przypadkach; (4) tylko wagony; (5) z wyjątkiem wagonów;

(6) zgodnie z siecią TEN (skrajnia B1); (7) z budżetu kolejowego; (8) włączając terminale w Niemczech i Włoszech przez Hupack

Źródło: The Phare Study on the conditions for the progressive integration of European inland transport markets. Final Report. March 1999 oraz pozyskane dokumenty źródłowe z wybranych krajów

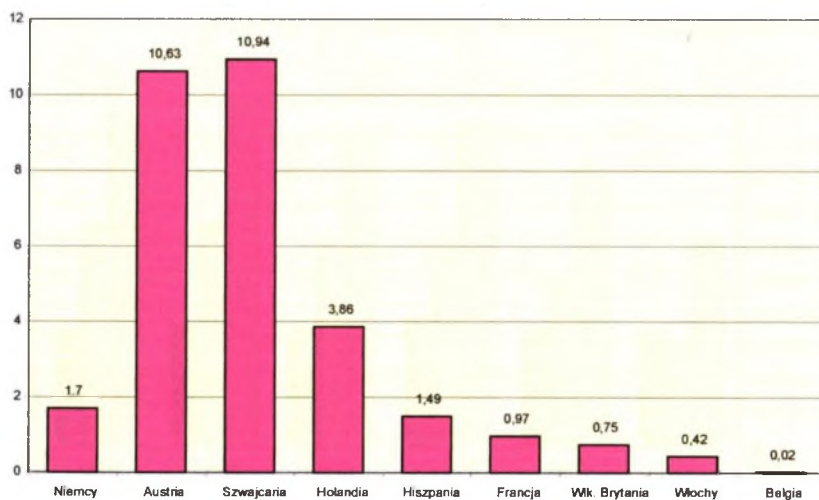


na kwotę ogólną i w przeliczeniu na jednego mieszkańca oraz na dziesięć tysięcy kilometrów kwadratowych powierzchni, przedstawiono na rysunkach. 1 - 3.



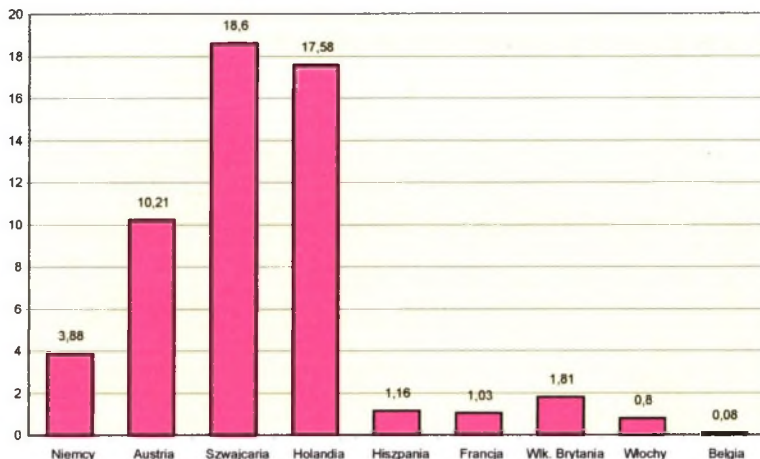
Rys. 1. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu kombinowanego w latach 1997-2002 (mln euro)

Fig. 1. Mean annual budget of some EU countries supporting mixed transport in the years 1997-2002



Rys. 2. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu kombinowanego na jednego mieszkańca w latach 1997-2002 (euro)

Fig. 2. Mean annual budget of some EU countries supporting mixed transport per citizen in the years 1997-2002 (in Euro)

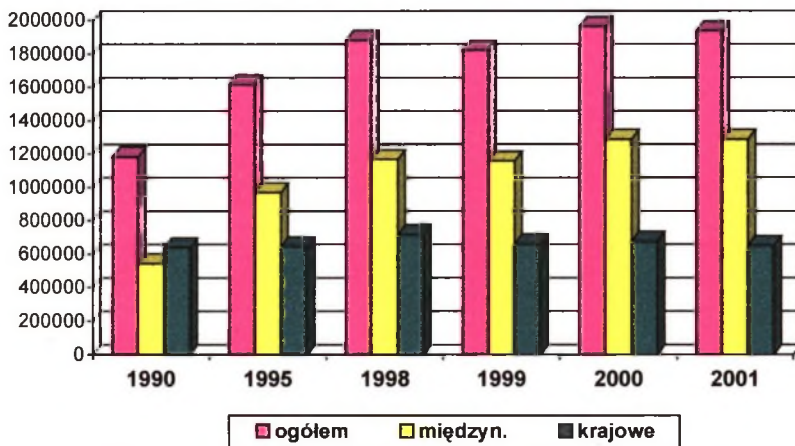


Rys. 3. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu kombinowanego w przeliczeniu na 10 tys. km<sup>2</sup> powierzchni w latach 1997-2002 (euro)

Fig. 3. Mean annual budget of some EU countries supporting mixed transport per the area of 10000 sq km in the years 1997-2002 (in Euro)

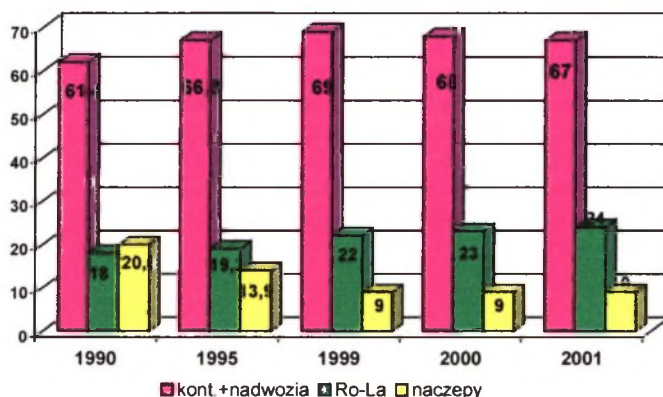
### 3. PRZEWOZY INTERMODALNE W EUROPIE

Na podstawie Raportu UIRR za lata 1990 – 2001 na rysunkach 4-6 podano wybrane wielkości przewozów transportem intermodalnym, wykonanych przez operatorów zrzeszonych w UIRR. Należy zaznaczyć, że w celu uniknięcia podwójnego liczenia w statystykach UIRR podaje się tylko liczbę przesyłek nadanych w eksporcie przez członków UIRR. Jedna przesyłka stanowi ekwiwalent przewozu drogowego (= +/-2,3 TEU).

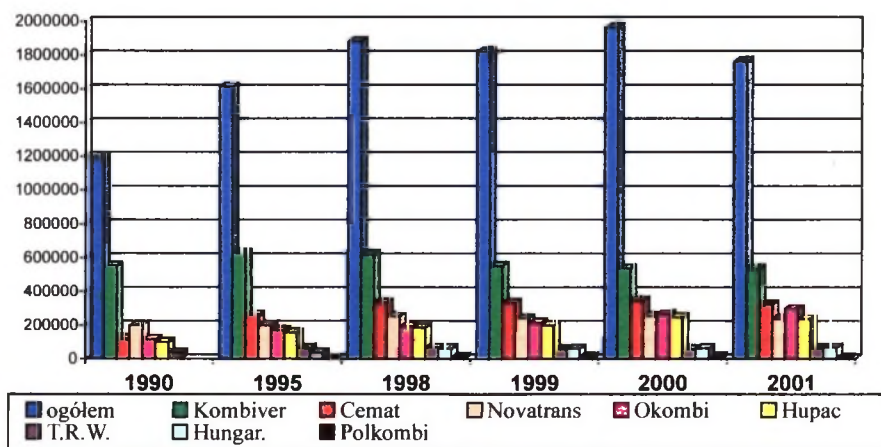


Rys. 4. Przewozy przesyłek według rodzajów komunikacji

Fig. 4. Shipment conveyance according to different kinds of transport services



Rys. 5. Udział jednostek transportu intermodalnego w przewozach ogółem w %  
 Fig. 5. Participation of inter modal transport units in conveyance generally, in %

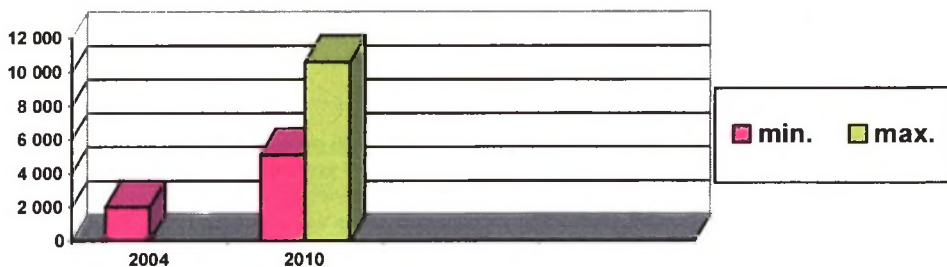


Rys. 6. Przewozy przesyłek przez wybranych europejskich operatorów transportu intermodalnego  
 Fig. 6. Shipment conveyance performed by some European inter modal transport operators

#### 4. PRÓBA OKREŚLENIA PROGNOZY PRZEWOZÓW TRANSPORTEM INTERMODALNYM W POLSCE

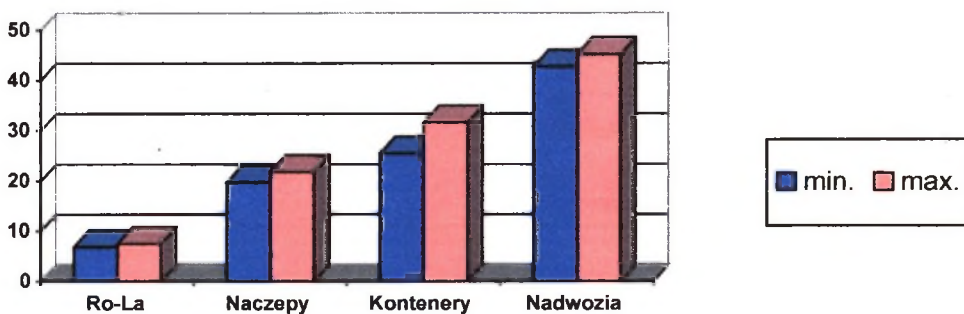
Z prognozy przewozów ładunków w obsłudze polskiego handlu zagranicznego wynika, że ogólna masa ładunków ma wzrosnąć w roku 2010 [1] w stosunku do 2000 r. od 27,9% do 93,1%, w zależności od przyjętego wariantu rozwoju gospodarki narodowej oraz gałęzi transportu. W prognozie założono jednocześnie przyspieszenie rozwoju przewozów w intermodalnych jednostkach ładunkowych. W liczbach bezwzględnych masa ładunków podatnych do transportu intermodalnego w roku 2010 osiągnąć ma niebagatelną liczbę rzędu

5.104 tys. t - 10.617 tys. t (patrz rys. 7), z tym że suma pierwsza dotyczy wariantu minimalnego, zaś suma druga - wariantu maksymalnego. Z ogólnej masy ładunków na przewozy kombinowane kolejowo-drogowe przypadają od 34% do 42% w zależności od przyjętego wariantu rozwoju. Są to założenia bardzo ambitne, zważywszy że w okresie wyjściowym tego rodzaju przewozy nie przekroczyły 2.000 tys. t i związane były głównie z przewozami ładunków w kontenerach. W prognozie natomiast udział przewozów ładunków w kontenerach wahać się ma zaledwie w granicach 25,5% - 31,7%, natomiast znaczny udział dotyczy przewozów nadwozi wymiennych (42,7% - 45,2%), naczep (19,7% - 21,8%) oraz Ro-La (6,8% - 7,5%), (patrz rys. 8).



Rys. 7. Prognoza przewozów podatnych do transportu kombinowanego w wariantach min. i max. w roku 2010 (w mln t)

Fig. 7. Prognosis for conveyance possible for mixed transport in its maximum and minimum values for the year 2010 (in mln tonnes)



Rys. 8. Przewidywana struktura % przewozów kombinowanych według podstawowych technologii w roku 2010

Fig. 8. Foreseen % structure of mixed transport according to basic technologies for the year 2010

## 5. PODSTAWOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA WARUNKUJĄCE ROZWÓJ PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

W Polsce istnieją dobre perspektywy dla rozwoju transportu intermodalnego, zarówno w odniesieniu do przewozów krajowych, jak i międzynarodowych. Zależy to jednak głównie



od polityki transportowej państwa: czy będzie to rzeczywisty rozwój, czy też stagnacja lub spadek przewozów intermodalnych z udziałem polskich podmiotów finansowych. Spadek kolejowych przewozów towarowych na początku lat 90. spowodował powstanie poważnych rezerw zdolności przewozowej transportu kolejowego, co stwarza duże możliwości przejścia przez kolej części przewozów z transportu drogowego w systemie technologii transportu intermodalnego.

Na podstawie wyników szczegółowych badań [6] można stwierdzić, że występują korzystne uwarunkowania zewnętrzne i perspektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, zwłaszcza w kategoriach potencjalnego popytu.

Dla zapewnienia rozwoju transportu intermodalnego konieczne jest:

- wprowadzenie tzw. kodyfikacji linii kolejowych i taboru,
- podniesienie standardów technicznych polskich dróg kołowych,
- modernizacja istniejących terminali oraz zagęszczenie ich sieci,
- zapewnienie przez nadawców i odbiorców IJŁ warunków komunikacyjnych,
- wyposażenie krajowych operatorów transportu intermodalnego w odpowiedni tabor kolejowy,
- opracowanie optymalnej sieci powiązań terminali i centrów logistycznych oraz racjonalnych rozkładów jazdy pociągów,
- rozwoju sprawnego systemu informatycznego,
- opracowanie właściwych aktów normatywnych dostosowanych do uregulowań prawnych Unii Europejskiej,
- wypracowanie sposobów wspierania finansowego rozwoju transportu kombinowanego.

## 6. PRÓBA SFORMUŁOWANIA GENERALNYCH WNIOSKÓW W ZAKRESIE ROZWOJU TRANSPORTU KOMBINOWANEGO W POLSCE

Przewozy realizowane w technologiach zunifikowanych w transporcie kombinowanym w Polsce osiągają około dwóch milionów ton rocznie i stanowią niespełna 1% ogólnej wielkości przewozów wykonywanych transportem kolejowym. Przyczyny takiego stanu rzeczy (w ocenie ekspertów są złożone) tkwią przede wszystkim w braku odpowiednich rozwiązań legislacyjnych i finansowych oraz przyczynach organizacyjno-technicznych.

Doświadczenia państw Europy Zachodniej wskazują na potrzebę:

1. opracowania kompleksowego programu promowania towarowego transportu kombinowanego droga/kolej/statek w formie odpowiedniego aktu prawnego przyjętego przez Rząd. W celu zapewnienia jego kompatybilności z regulacjami Unii Europejskiej winien być uzgodniony z Komisją UE. Powyższy program powinien stanowić integralną część ogólnego programu rozwoju transportu w Polsce (polityki transportowej). Program między innymi powinien zawierać:
  - zasady i warunki udzielania pomocy finansowej państwa,
  - zakres niezbędnych regulacji prawnych,
  - inne środki promujące transport kombinowany;
2. w ramach Ministerstwa Infrastruktury powołania specjalnego zespołu do spraw transportu kombinowanego lub rady ds. transportu kombinowanego, w skład której weszłyby przedstawiciele: władz rządowych, głównych podmiotów transportu kombinowanego i eksperci w dziedzinie transportu. Do podstawowych zadań tych jednostek należałoby:
  - planowanie kierunków polityki rozwoju transportu kombinowanego,
  - koordynowanie różnych inicjatyw w dziedzinie legislacji,
  - koordynowanie pomocy dla transportu kombinowanego,

- koordynowanie działań stwarzających warunki techniczne dla rozwoju transportu kombinowanego itd.;
- 3. wypracowania sposobów wspierania rozwoju transportu kombinowanego ze środków:
  - budżetu państwa,
  - budżetów regionalnych,
  - budżetów sektoralnych gałęzi;
- 4. poprawy jakości usług kolejowych świadczonych w łańcuchach transportu kombinowanego i w konsekwencji przywrócenia zaufania klientów do tej gałęzi transportu.

## Literatura

1. Mindur L. (praca zbiorowa): Współczesne technologie transportowe, Instytut Technologii i Eksploatacji, Warszawa 2002.
2. Protokół Najwyższej Izby Kontroli z 8 lipca 1999 r. dotyczący funkcjonowania transportu intermodalnego w Polsce w latach 1996 – 1998 Nr 186/99/P98/120/DTL, Warszawa, lipiec 1999, s. 27.
3. Ratyfikowana przez Polskę w 1989 r. umowa AGC obligowała stronę polską do dostosowania wytypowanych linii kolejowych do podstawowych wymagań techniczno-eksploatacyjnych transportu intermodalnego, zaś podpisania w marcu 1992 r. umowa AGTC, obejmująca te same linie kolejowe co AGC, zobowiązywała Polskę do działań w celu uzyskania w 2000 r. lepszych wskaźników eksploatacyjnych, zwłaszcza w zakresie prędkości kursowania pociągów przewożących ładunki w IJŁ.
4. Tylutki J.: Prognozy przewozów multimodalnych w oparciu o analizę czynników stymulujących rozwój gospodarczy kraju (eksport, import), Synteza, Podzadanie zadania Badawczego nr 8 PBZ-O32-06 Sieciowy system przewozów multimodalnych, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Transportu i Łączności, Szczecin, październik 1997.
5. White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. COM(2001)370, Brussels, 12.09.2001.
6. Wronka J. z zespołem: Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015 r. Temat OBE4-1260/2000. OBET, Warszawa-Szczecin, luty 2001.

## Abstract

This article forms an attempt to indicate the directions to promote in Poland and Europe the alternative branches of transport, in order to limit the dynamic growth of road conveyances.

This article consists of the five parts. There was discussed the recommendations of the European Commission in relation to the development of the inter-modal transport in the first part of it. There was presented the structure and magnitude of the inter-modal transport in Europe in the second part. An attempt do define the prognosis of the inter-modal transport in Poland was made in the third part of this article. The essential undertakings having an influence on the development of the inter-modal transport in Poland were set out in the fourth part. There were formulated some general conclusions relating to the development of the inter-modal transport in Poland on the ground of the experiences from several chosen West Europe states in the fifth part of this article.