

Przewozy multimodalne bodźcem rozwojowym korytarza transportowego Rail Baltica

Ewa Dobrzyńska

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Zarządzania Produkcją
e-mail: edob@pb.edu.pl

DOI: 10.12846/j.em.2014.01.18

Streszczenie

Rozwój europejskich korytarzy transportowych wymaga współistnienia i współdziałania różnych sektorów transportu. Jest to możliwe wyłącznie w ramach projektów wspierających operacje logistyczne o charakterze intermodalnym.

Politechnika Białostocka Wydział Zarządzania jest jednym z uczestników programu Rail Baltica Growth Corridor, którego jednym z celów jest pobudzenie transportu towarowego w regionie Morza Bałtyckiego. Uczestnikami programu są zarówno instytucje akademickie w krajach regionu, jak również samorządy i organizacje biznesowe. Jednym z czynników stymulujących rozwój transportu kolejowego w regionie wydaje się być większa integracja różnych środków transportu, w tym transportu kolejowego i drogowego w ramach zintegrowanych łańcuchów transportowych.

Celem artykułu jest przedstawienie aktualnego stanu międzynarodowych przewozów towarowych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem transportu intermodalnego w ramach europejskiego korytarza transportowego Rail Baltica. Cel został zrealizowany poprzez studia typu *desk research* na podstawie analizy materiałów Głównego Urzędu Statystycznego, Urzędu Transportu Kolejowego oraz materiałów zawartych w formie elektronicznej na stronach internetowych wiodących operatorów kolejowych w Polsce. Rezultaty opracowania materiałów źródłowych posłużyły do sformułowania wniosków o potencjale rozwojowym technologii transportu intermodalnego w zakresie kolejowego projektu Rail Baltica.

Słowa kluczowe

Rail Baltica Growth Corridor, Rail Baltica, transport intermodalny

Wstęp

Rozwój europejskich korytarzy transportowych wymaga koegzystencji oraz współdziałania różnych branż transportowych. Przez województwo podlaskie przebiega kolejowy obszar transportowy, zwany Rail Baltica. Z tym ogólnym projektem dotyczącym logistycznej infrastruktury transportowej było powiązanych wiele projektów o charakterze szczegółowym, w tym Rail Baltica Growth Corridor, którego jednym z celów jest aktywizacja towarowych przewozów kolejowych w obszarze Morza Bałtyckiego. Jednym z uczestników tego programu (obok innych instytucji naukowych oraz jednostek samorządowych i organizacji biznesowych) był Wydział Zarządzania Politechniki Białostockiej (Nazarko i in., 2011; Dobrzyński i Butkiewicz, 2010). Jednym ze stymulantów transportu kolejowego w zarówno w skali województwa podlaskiego, jak i całego kraju, wydaje się ściślejsza integracja różnych rodzajów transportu, w tym transportu kolejowego i drogowego w ramach zintegrowanych łańcuchów transportowych (Rydzkowski i Wojewódzka-Król, 2006; Markusik, 2010). Jednym z obszarów umożliwiających integrację przewozów towarowych jest transport intermodalny i kombinowany.

Celem artykułu jest opis obecnego stanu międzynarodowych przewozów towarowych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem przesłanego dla rozwoju intermodalnego transportu kolejowego w ramach europejskiego korytarza transportowego Rail Baltica. Cel artykułu został zrealizowany poprzez *desk research* opartych na materiałach i analizach Głównego Urzędu Statystycznego, Urzędu Transportu Kolejowego oraz materiałach w formie elektronicznej zamieszczonych na portalach czołowych przewoźników kolejowych w Polsce. Wyniki badań materiałów źródłowych posłużyły do sformułowania wniosków o potencjale rozwojowym technologii intermodalnej w transporcie kolejowym w obszarze objętym projektem Rail Baltica.

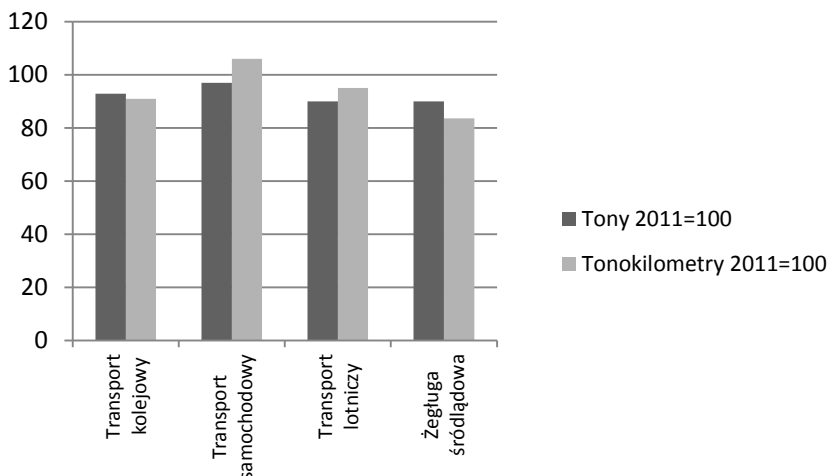
1. Rynek międzynarodowych przewozów towarowych w Polsce – ogólna charakterystyka

Głównym źródłem informacji o wynikach działalności firm transportowych w Polsce jest publikowany corocznie biuletyn Głównego Urzędu Statystycznego: Transport. Wyniki Działalności. Ostatni biuletyn został opublikowany w 2013 roku i podsumowuje działalność polskich przedsiębiorstw przewozowych za 2012 rok.

Biorąc za podstawę ogólne przewozy ładunków (zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym) w 2012 roku wszystkimi rodzajami transportu

przewieziono 1854 mln ton ładunków, czyli o 4,2% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w wysokości 325 mld tonokilometrów, czyli o 2,3% większą niż przed rokiem. Wzrosły przewozy ładunków transportem kolejowym samochodowym, natomiast w przypadku pozostałych branż zmniejszyły się.

W przypadku przewozów w transporcie międzynarodowym we wszystkich rodzajach transportu (poza pracą przewozową w transporcie samochodowym), stosując jako wskaźnik tonokilometry, odnotowano zmniejszenie przewozów (rys. 1).



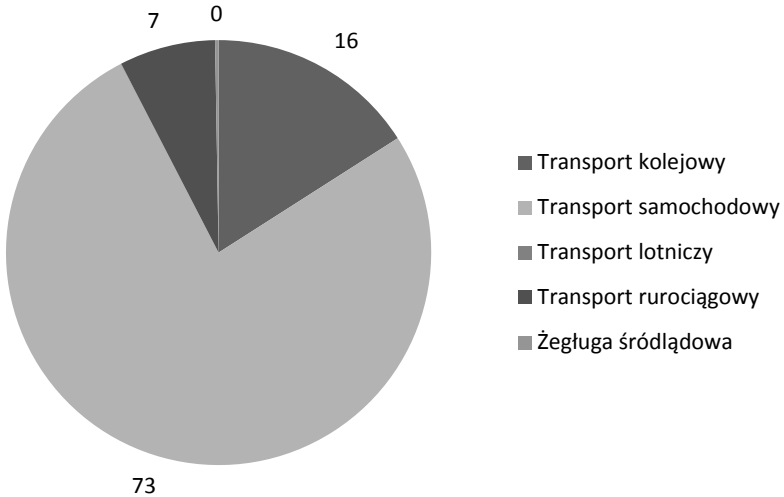
Rys. 1. Dynamika wielkości przewozu ładunków w transporcie międzynarodowym według rodzajów transportu

Źródło: (Biuletyn..., 2013).

W przewozach międzynarodowych dominuje transport samochodowy, który zdecydowanie wyprzedza transport kolejowy i rurociągowy. Dynamika udziału poszczególnych rodzajów transportu nie zmieniła się w ciągu kilku ostatnich lat (rys. 2).

Dla rozwoju korytarza transportowego zwanego popularnie Rail Baltica ważnym wskaźnikiem jest udział poszczególnych rodzajów transportu w przewozach kontenerów w transporcie międzynarodowym. Analiza danych statystycznych wskazuje na dwie dominujące branże transportowe: transport kolejowy z przewozami w milionach tonokilometrów na poziomie 230,8 oraz transport samochodowy ze wskaźnikiem 1548,1. Udział tych gałęzi transportu wynosi więc odpowiednio

16% oraz 73% zbliżając się do 90% całości przewozów (z nieznacznym udziałem żeglugi morskiej). Pozostałe gałęzie transportu należy uznać za marginalne.



Rys. 2. Udział rodzajów transportu w przewozie ładunków w transporcie międzynarodowym [%]

Źródło: (Biuletyn..., 2013).

2. Przewozy międzynarodowe transportem kolejowym i samochodowym w Polsce

W transporcie międzynarodowym dominują dwie główne gałęzie – transport kolejowy i transport drogowy, dlatego w dalszych analizach skupiono się wyłącznie na nich.

Uwzględniając charakterystykę grup ładunkowych w międzynarodowym transporcie kolejowym w Polsce dominują przewozy surowców (tab. 1). Główne grupy ładunków to nieprzetworzone surowce energetyczne ze znaczącym udziałem węgla kamiennego. Jednostkowy udział pozostałych grup ładunków nie przekracza kilku procent.

Dla realizacji projektu logistycznego Rail Baltica ważnym wydaje się podział przewozów według krajów leżących wzdłuż tego korytarza transportowego. W zestawieniu (tab. 2) uwzględniono następujące kraje bezpośrednio uczestniczące (lub zainteresowane) projektem Rail Baltica: Niemcy, Litwa, Łotwa, Estonia,

Finlandia i Rosja. W przypadku braku danych przewóz ładunków należy uznać za nieznaczący.

Tab. 1. Przewozy ładunków w międzynarodowej komunikacji kolejowej – wybrane grupy ładunków

Grupa ładunków	Udział procentowy
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	25,0
w tym węgiel kamienny	24,4
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	20,4
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	11,7
Chemikalia i produkty chemiczne	7,7

Źródło: (Biuletyn..., 2013).

Tab. 2. Przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie kolejowym według krajów w 2012 roku

Kraj	Udział procentowy
EXPORT	
Niemcy	28,8
Litwa	(-)
Łotwa	(-)
Estonia	(-)
Finlandia	0,8
Rosja	4,0
IMPORT	
Niemcy	28,3
Litwa	0,6
Łotwa	(-)
Estonia	(-)
Finlandia	(-)
Rosja	28,3

(-) - brak danych

Źródło: (Biuletyn..., 2013).

Dane dotyczące przewozów kontenerowych w transporcie intermodalnym w układzie dla poszczególnych państw nie są publikowane. Główny Urząd Statystyczny publikuje jedynie dane ogólne. Przewozy kolejowe ładunków w kontenerach w ramach transportu intermodalnego w roku 2012 znacznie zwiększyły się – biorąc za podstawę rok 2011 wskaźniki procentowe wyniosły odpowiednio w komunikacji krajowej 152,3% a w komunikacji międzynarodowej 125,6%. Jest to znaczący wzrost wskazujący na tendencje rozwojowe transportu multimodalnego -

należy jednak zauważyć mały udział tego rodzaju transportu w przewozach ogółem – odpowiednio 0,9% i 3,5%.

W przypadku transportu samochodowego struktura przewozu ładunków w przewozach międzynarodowych znacznie różni się od transportu kolejowego (tab. 3).

Tab. 3. Wybrane wskaźniki struktury przewozu ładunków eksportowanych i importowanych transportem samochodowym

Grupa ładunków	Udział procentowy
EXPORT	
Chemikalia i produkty chemiczne	14,2
Drewno i wyroby z drewna	12,0
Produkty spożywcze	11,6
Metale i wyroby metalowe	11,0
IMPORT	
Chemikalia i produkty chemiczne	15,5
Metale i wyroby metalowe	13,5
Produkty spożywcze	10,8
Pozostałe	11,1

Źródło: (Biuletyn..., 2013).

W przewozach samochodowych dominują produkty przetworzone i konsumpcyjne, przewozy surowców są znacząco mniejsze niż w przypadku transportu kolejowego. Należy uznać to za czynnik ograniczający integrację przewozów w transporcie intermodalnym. Podobnie, jak i w przypadku transportu kolejowego dokonano zestawienia przewozów ładunków eksportowanych i importowanych dla transportu samochodowego (tab. 4).

Wyniki działalności transportu kolejowego i drogowego za 2012 rok są podobne i wskazują jednoznacznie na główne przepływy towarów – zarówno w przypadku eksportu, jak i importu dominują przewozy wzdłuż osi transportowej wschód-zachód (Rosja-Niemcy). Przewozy z krajami bałtyckimi (w tym Finlandią) stanowią w skali Polski zaledwie kilka procent całości przewozów, co należy uznać za czynnik ograniczający rozwój korytarza Rail Baltica w kierunku północno-wschodnim.

Udział pozostałych rodzajów transportu (lotniczy, żegluga morska i śródlądowa) w całości przewozów międzynarodowych w Polsce należy uznać za marginalny.

Tab. 4. Wybrane wskaźniki struktury przewozu ładunków eksportowanych i importowanych transportem samochodowym

Kraj	Udział procentowy
EXPORT	
Niemcy	39,2
Litwa	0,6
Łotwa	0,8
Estonia	(-)
Finlandia	(-)
Rosja	12,2
IMPORT	
Niemcy	44,7
Litwa	0,3
Łotwa	0,2
Estonia	(-)
Finlandia	(-)
Rosja	0,1

(-) - brak danych

Źródło: (Biuletyn..., 2013).

3. Usługi międzynarodowych przewozów kolejowych w Polsce

Ze względu na zakres opracowania i jego zawężenie do korytarza transportowego Rail Baltica przedmiotem analizy była infrastruktura logistyczna dwóch obszarów przygranicznych: Polski i Niemiec oraz Polski i Litwy.

W chwili obecnej za w pełni operacyjne centra logistyczne pogranicza polsko-niemieckiego należy uznać następujące transportowe korytarze przygraniczne, głównie obsługujące transport kołowy:

- Berlin – Szczecin;
- Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski;
- Berlin – Frankfurt – Poznań/Zielona Góra;
- Cottbus – Guben – Zielona Góra;
- Berlin – Cottbus – Wrocław.

Oprócz wymienionych połączeń użytkowanych jest kilka innych (w tym niektóre również do transportu kolejowego na przykład Guben – Gubin czy Horka – Węgliniec). Z wymienionych połączeń dla projektu Rail Baltica najważniejsze jest połączenie Berlin – Frankfurt (Oder) – Frankfurt Oderbrücke DB – Kunowice PKP

(-Rzepin) – Poznań – Warszawa. W ramach osi transportowej Berlin-Warszawa funkcjonuje kilka centrów logistycznych.

Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto S.A. zostało założone w roku 2001. Obecnie do spółki przystąpiło 13 akcjonariuszy, w tym założyciel Gmina Stare Miasto. Oferta centrum jest skierowana do firm logistycznych, importerów realizujących dystrybucję na terenie całego kraju oraz platform zaopatrzenia sieci handlowych. Centrum posiada atrakcyjną lokalizację geograficzną przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 25, w przygotowaniu znajduje się terminal kontenerowy przy szlaku kolejowym E20 (<http://www.wcl.pl>). Infrastrukturę centrum należy ocenić jako złą.

Centrum logistyczne Gądkki jest własnością firmy Panattoni. Obiekt ma bardzo dobrą lokalizację przy drodze ekspresowej S11 łączącej Poznań ze Śląskiem w pobliżu autostrady A2. Centrum posiada bardzo dobrą infrastrukturę składającą się z 6 nowoczesnych budynków magazynowych, które mogą być również przystosowane do działalności produkcyjnej (<http://warehouse-poland.com.pl>). Na terenie centrum funkcjonuje terminal kontenerowy firmy POLZUG Polska Sp. z o.o., realizujący przewozy multimodalne. Centrum pełni nadrzędną rolę w ramach logistyki zarówno regionalnej, jak i międzynarodowej.

Jednym z centów logistycznych o dużym potencjale jest rozpoczęta jesienią 2012 roku realizacja Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Gdańsk. Najważniejszym celem Strategii Rozwoju Portu Gdańsk jest przekształcenie kompleksu portowego w platformę europejskiego systemu logistycznego. Głównym elementem realizacji tego celu będzie budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego na zapleczu głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT. Obiekt, który powstanie na obszarze 210 ha stanie się miejscem świadczenia szerokiego zakresu usług logistycznych związanych z obsługą towarów w ruchu międzynarodowym przeznaczonych dla odbiorców w Polsce oraz w krajach Morza Bałtyckiego, Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej. Centrum Logistyczne zapewni integrację różnych gałęzi transportu, umożliwi tworzenie multimodalnych łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne (Pomorskie Centrum Logistyczne w Porcie Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl>). Centrum w znacznym stopniu będzie oddziaływać na procesy transportowe w południowej części morza Bałtyckiego, w tym również na Rail Baltica.

W zachodniej Polsce w strefie oddziaływania Rail Baltica znajduje się kilka potencjalnych lokalizacji centrów i terminali logistycznych (na przykład Poznań-Franowo). Są one przygotowane pod realizację inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej i składowania, ale obecnie nie są wykorzystane (Jordan i in., 2007).

Północno-wschodnia część Polski jest słabo rozwinięta pod względem ekonomicznym. Pomimo znaczącego udziału w transgranicznym ruchu towarowym

wzdłuż korytarza transportowego Zachód -Wschód (- Północny-Wschód) w regionie nie powstało żadne centrum logistyczne o znaczeniu krajowym czy międzynarodowym. Region ze względu na położenie geograficzne w stosunku do europejskich korytarzy transportowych ma znaczny potencjał, jednakże do tej pory nie jest on wykorzystany.

Za jedyne centrum logistyczne na pograniczu polsko-litewskim o silnym oddziaływaniu na Rail Baltica należy uznać Kaunas Public Logistics Centre w Kownie (Litwa). W regionie Kowna odnotowujemy koncentrację infrastruktury logistycznej i transportowej (połączenia kolejowe z Tallinem, Wilnem, Obwodem Kałiningradzkim i Kłajpedą, sieć autostrad, port lotniczy oraz szlak żeglugi śródlądowej rzeką Niemen do Kłajpedy). Realizacja centrum jest na początkowym stadium, jednakże potencjał projektu jest znaczący.

4. Intermodalne przewozy kolejowe w Polsce

W Polsce działa siedmiu licencjonowanych przewoźników, oferujących kolejowe przewozy intermodalne: PKP Cargo S.A., PKP LHS Sp. z o.o., Lotos Kolej Sp. z o.o., DB Schenker Rail Polska S.A., CTL Logistics Sp. z o.o., Rail Polska Sp. z o.o. oraz STK S.A.

PKP CARGO S.A. jest spółką z dominującym udziałem Skarbu Państwa. Podstawowym przedmiotem działalności PKP CARGO jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz towarów oraz kompleksowe usługi logistyczne w zakresie kolejowych przewozów towarów. Spółka ma znaczący udział w rynku kolejowych przewozów towarowych, który na koniec 2011 roku wyniósł 55%. PKP CARGO jest drugim kolejowym przewoźnikiem towarów w Unii Europejskiej (dane na koniec 2011 roku) po kolejach niemieckich, na trzecim miejscu są koleje francuskie. PKP LHS Sp. z o.o. zarządza Linią Hutniczą Szerokotorową w zakresie infrastruktury linii, stacji kolejowych, budowli i budynków. Główną działalnością firmy jest transport towarów w ramach usługi trakcyjnej oraz usługi dodatkowe, wiążące się z przewozami towarów (<http://portal.www.lhs.com.pl>). Zarówno infrastruktura, jak i przedmiot działalności są wybitnie wyspecjalizowane, pomimo znacznego udziału w rynku międzynarodowych przewozów towarowych, dlatego firma ta nie będzie uwzględniana w dalszych analizach i rozważaniach.

LOTOS Kolej Sp. z o.o. jest prywatnym przewoźnikiem kolejowym w 100% należącym do koncernu energetycznego Grupa LOTOS S.A. Podstawowym zadaniem Spółki jest kompleksowa kolejowa obsługa spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej Grupy LOTOS S.A. Usługi świadczone dla podmiotów zewnętrznych są sporadyczne. Udział firmy w polskim rynku przewozów towaro-

wych wynosi około 8%. Infrastruktura zarządzana przez firmę znajduje się na terenie trzech rafinerii (Gdańsk, Jasło, Czechowice).

W ruchu międzynarodowym dominuje przewóz produktów ropopochodnych za pomocą specjalizowanych wagonów-cystern, dlatego firma ta nie będzie uwzględniana w dalszych analizach i rozważaniach.

DB Schenker Rail Polska S.A. jest największym prywatnym przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Ze względu na powiązania biznesowe i własnościowe przewoźnik aspiruje do roli paneuropejskiego spedytora w obszarze towarowego transportu kolejowego we współpracy z grupą DB Schenker Rail. DB Schenker Rail Polska zapewnia bezpośrednie połączenie do sieci jednowagonowej z Niemiec do Polski. Ponadto, oferuje nowoczesne rozwiązania w transporcie transgranicznym na Ukrainę, Białoruś i do Rosji takie jak międzynarodowy list przewozowy CIM oraz przeładunek po stronie białoruskiej. Wśród świadczonych usług znajdują się również usługi bocznicowe, w ramach których wykonywane są przewozy w obrębie bocznic kolejowych, obsługa posterunków ruchu, punktów załadunkowych i wyładunkowych oraz remonty i bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Dzięki dostępowi do portu morskiego w Szczecinie, który jest ważnym ogniwem dla rozwoju przewozów kolejowych, DB Schenker Rail Polska oferuje transport nie tylko z/ do portu do/z wewnątrz kraju, ale również do krajów Europy Środkowej i Zachodniej. Dlatego też celem DB Schenker Rail Polska jest wzmocnienie transportu śródlądowego z portu. Firma dąży do realizacji większej ilości transportów koleją niż transportem drogowym (<http://rail.dbschenker.pl>).

CTL Logistics Sp. z o.o. to międzynarodowy operator logistyczny. Swoją działalność opiera na transporcie kolejowym z wykorzystaniem własnego taboru i infrastruktury. Grupa CTL Logistics realizuje transport w technologii intermodalnej wykorzystując własny potencjał logistyczny operatora międzynarodowego, powiązania organizacyjne pomiędzy firmami grupy oraz różne gałęzie transportu. Wśród partnerów CTL Logistics znajdują się największe firmy armatorskie, międzynarodowi spedytory oraz terminale: Euroterminal w Sławkowie, DCT w Gdańsku.

Rail Polska Sp. z o.o. powstała poprzez wykupienie w marcu 2003 roku dwóch przedsiębiorstw: ZEC TRANS sp. z o.o. we Wrocławiu oraz PPUH Koles sp. z o.o. we Włosienicy. Połączone firmy uzyskały jako pierwsze przedsiębiorstwa prywatne w Polsce licencje na przewozy kolejowe w sierpniu 2003 roku.

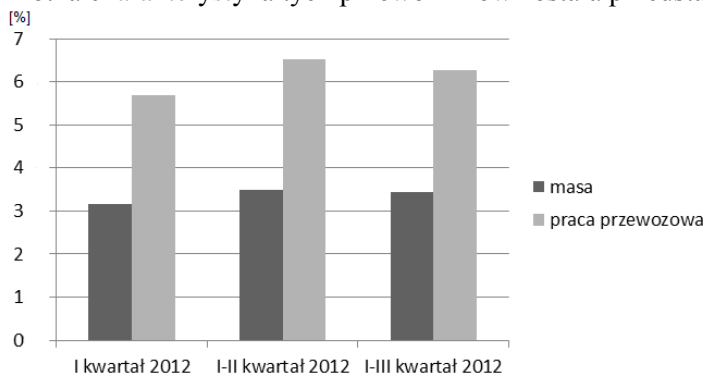
5. Intermodalne przewozy kolejowe – rynek polski w III kwartale 2013 roku

Najbardziej szczegółowe dane dotyczące przewozów intermodalnych są publikowane na portalu Urzędu Transportu Kolejowego w dziale Analiz i monitoringu rynku (Urząd Transportu Kolejowego, <http://www.utk.gov.pl>). Dane są dostępne w trzech perspektywach czasowych: miesięcznej, kwartalnej i rocznej. Dział Przewozów Intermodalnych jest najpełniej przedstawiony w statystyce kwartalnej.

Statystyki za lata 2010-2012 wskazują na zwiększający się udział przewozów intermodalnych w całości kolejowych przewozów towarowych (rys. 3). Udział przewozów intermodalnych nie jest duży i biorąc kryteria przewiezionej masy towarowej w roku 2011 kształtuje się w granicach 6% ogółu przewozów towarowych (biorąc pod uwagę pracę przewozową wskaźnik ten wynosi około 3,5%). Wskaźniki te wykazują wahania sezonowe, ale w okresie ostatnich dwóch lat odnotowuje się niewielki, ale stabilny wzrost.

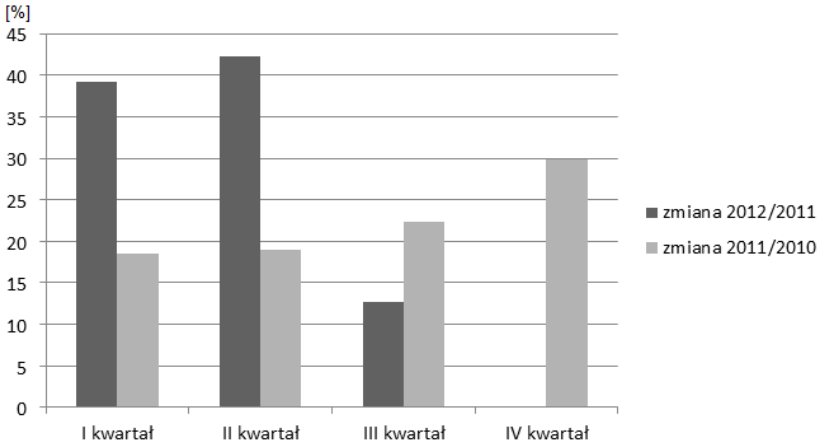
Dynamikę zmian wielkości towarowych przewozów intermodalnych przedstawia rys. 4 (układzie kwartał do kwartału kolejnych lat). Wzrost przewozów intermodalnych ma charakter stabilnego, rosnącego trendu. W czterech pierwszych kwartałach 2011 roku odnotowano zwiększenie przewozów o 18 do 28 procent, w roku 2012 podobne wskaźniki za pierwsze 3 kwartały wynoszą od 38-42% za dwa pierwsze kwartały i 12% za trzeci kwartał.

Udział licencjonowanych przewoźników w polskim rynku przewozów intermodalnych (łącznie krajowych, jak i międzynarodowych) przedstawiono na rys. 5. Krótka charakterystyka tych przewoźników została przedstawiona w rozdziale 4.

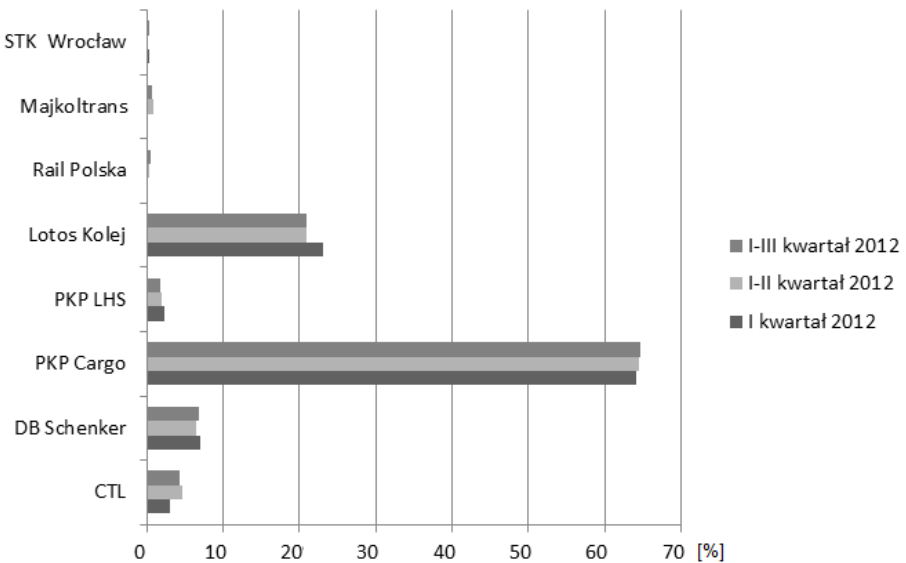


Rys. 3. Procentowe wskaźniki udziału przewozów intermodalnych w całości przewozów towarowych w roku 2012 (trzy pierwsze kwartały), [%]

Źródło: (Urząd Transportu Kolejowego, <http://utk.gov.pl>, 10.02.2014).



Rys. 4. Dynamika zmian wielkości intermodalnych przewozów kolejowych w latach 2011-2012 [%]
 Źródło: (Urząd Transportu Kolejowego, <http://utk.gov.pl>, 10.02.2014).



Rys. 5. Udziały licencjonowanych przewoźników kolejowych w intermodalnych przewozach kolejowych [%]
 Źródło: (Urząd Transportu Kolejowego, <http://utk.gov.pl>, 10.02.2014).

Udział poszczególnych przewoźników jest bardzo zróżnicowany. Na rynku przewozów intermodalnych kolejowych dominuje PKP Cargo z udziałami powyżej 60%. Przedsiębiorstwo Lotos Kolej ma udziały w granicach 20%, ale są to głównie specjalistyczne przewozy paliw płynnych i produktów ropopochodnych. Udziały innych przewoźników nie przekraczają 5%.

Podsumowanie

Przewozy intermodalne w transporcie kolejowym odgrywają w Polsce nieznaczną rolę, ich udział w całości przewozów nie przekracza 7%. Rynek towarowych przewozów kolejowych charakteryzuje się silną koncentracją z dominującą rolą PKP Cargo. Konkurencyjność sektora przewozów kolejowych jest więc w znacznym stopniu ograniczona, co ogranicza wprowadzanie nowych technologii przewozu, w tym przewozów intermodalnych.

Infrastruktura transportowa i logistyczna wspomagająca przewozy intermodalne koncentruje się głównie w zachodniej części Polski i jest ukierunkowana na obsługę transportu intermodalnego pomiędzy Polską a Europą Zachodnią. We wschodniej Polsce odpowiednia infrastruktura transportowa istnieje wzdłuż osi transportowej wschód-zachód (Europa Zachodnia-Polska-Rosja i kraje WNP). Korytarz transportowy Rail Baltica charakteryzuje się niską jakością infrastruktury transportowej w obszarze pogranicza polsko-litewskiego, co należy uznać za czynnik ograniczający realizację przewozów w technologii intermodalnej.

Niezbędne są wspólne działania państw zainteresowanych w rozwoju przewozów intermodalnych w ramach projektu RGBC zmierzające do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych, ze szczególnym uwzględnieniem terenów Polski Północno-Wschodniej i Litwy. Należy wspierać rozwój centrów logistycznych w okolicach Kowna i zaktywizować działania na rzecz rozwoju takich centrów w okolicach Białegostoku (lub Suwałk). Centra te będą generowały zwiększone przepływy towarowe w regionach, co przyczyni się również do zwiększenia zapotrzebowania na nowoczesne technologie przewozowe, w tym intermodalne.

Przebieg korytarza transportowego Rail Baltica przez przyrodniczo cenne obszary Polski Północno-Wschodniej powoduje liczne konflikty społeczne mające zakres zarówno lokalny jak i ogólnoeuropejski. Podczas realizacji projektu należy zwrócić uwagę na te uwarunkowania i podjąć wcześniejsze działania zmierzające do złagodzenia czy eliminacji tych konfliktów. Zaniedbania w tym względzie mo-

gą spowodować znaczne opóźnienia w realizacji projektu, jak również zwiększyć jego koszty.

Literatura

1. Biuletyn Głównego Urzędu Statystycznego (2013), *Transport Wyniki działalności w 2012 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa
2. DB Schenker Rail Polska, <http://portal.www.rail.dbschenker.pl> [10.02.2014]
3. Dobrzyński M. D., Butkiewicz K. K., (2010), *Konflikty społeczne przy realizacji projektów Via Baltica i Rail Baltica*, *Ekonomia i Zarządzanie* 2 (4), s. 7-16
4. Jordan A., Bahre E., Gollnick J., Hage R., Heiland M., (2007), *Centra ruchu towarowego (GVZ) w Brandenburgii i Berlinie – komunikacyjno-logistyczny punkt startowy połączeń kolejowych z krajami bałtyckimi; potencjały i wymagania*, Poczdam
5. Markusik S., (2010), *Infrastruktura logistyczna w transporcie, t. 2, Infrastruktura punktowa – magazyny, centra logistyczne i dystrybucji, terminale kontenerowe*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice
6. Nazarko J., Urban J., Dobrzyński M., Ryciuk U., Jarocka M., Kuźmicz K. A., (2011), *Polish Interviews*, w: Laisi M., Henttu V., Himola O. (red.), *Enhancing Accessibility of Rail Baltica Influence Area: Standpoints of Public Sector*, Lappeenranta University of Technology. Lappeenranta, s. 70-79
7. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, <http://portal.www.lhs.com.pl> [10.02.2014]
8. Pomorskie Centrum Logistyczne w Porcie Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl> [10.02.2014]
9. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), (2006), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
10. *Transport Wyniki działalności w 2012 r.* (2013), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa
11. Urząd Transportu Kolejowego, <http://utk.gov.pl> [10.02.2014]
12. Warehouse Poland, <http://warehouse-poland.com.pl> [10.02.2014]
13. Wielkopolskie Centrum Logistyczne, <http://www.wcl.pl> [10.02.2014]

Multimodal transportation as stimulus of Rail Baltica transport corridor development

Abstract

The development of European transport corridors requires the coexistence and interoperability of different transport sectors. This is only possible within the framework of projects to support the operations of intermodal logistics. Białystok University of Technology Faculty of Management is one of the participants of the Rail Baltica Growth Corridor program. One of its objectives is to stimulate freight transport in the Baltic Sea region. Participants of the program are both academic institutions in the countries of the region as well as local governments and business organizations. One of the stimulants of rail transport in the region seems to be closer integration of different modes of transport, including rail and road transport in the integrated transport chains. The purpose of the article is to describe the current state of international freight in Poland, with particular emphasis on the development of intermodal transport within the European Rail Baltica transport corridor. The goal of the article was achieved through desk research based on the analysis of the relevant documents, Central Statistical Office data, Office of Rail Transport data and the contents of the websites of the leading rail operators in Poland. In conclusion, the potential for the development of intermodal transport technologies in the area of railway Rail Baltica project is assessed.

Keywords

Rail Baltica Growth Corridor, Rail Baltica, intermodal transport

Author information

Ewa Dobrzyńska

Białystok University of Technology
Wiejska 45a, 15-351 Białystok, Poland
e-mail: edob@pb.edu.pl