

Andrzej BUJAK\*

## WYBRANE ASPEKTY TRANSPORTU INTERMODALNEGO

W artykule autor przedstawia pojęcie i istotę transportu intermodalnego na tle pojęć transportu kombinowanego oraz multimodalnego. Poprzez opisanie wad i zalet tej gałęzi transportu wskazane zostały sytuacje, w których wykorzystanie transportu intermodalnego jest optymalne z punktu widzenia różnych kryteriów. Autor prezentuje również stopień i możliwości rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

Technologiczne i ekonomiczne transformacje ostatnich dwóch dekad spowodowały zasadnicze zmiany prawie we wszystkich obszarach życia społecznego i gospodarczego. Przeżywamy obecnie rewolucję, która w dużym stopniu zmienia sposób naszego życia, myślenia oraz porozumiewania się, stawiając jednocześnie przed nami nowe, coraz wyższe wymagania w wielu sferach naszego życia. Ich skutkiem są nie tylko coraz wyraźniej zarysowujące się nowe wyzwania, coraz wyższe tempo przemian, ale również konieczność kreowania wielu nowych, rozwojowych rozwiązań na miarę współczesnych i perspektywicznych potrzeb. Jednak przy ich kreowaniu nie tylko nie wolno zapomnieć o naszych dotychczasowych dokonaniach i doświadczeniach, z których powinniśmy korzystać, ale musimy również być w stanie od tych doświadczeń się dystansować oraz umieć odważnie i mądrze spojrzeć w przyszłość.

Dzisiejsza konferencja jest taką okazją. 160-lecie połączenia kolejowego Berlin - Wrocław to nie tylko powód do sformułowania wielu interesujących wniosków, wskazania uzyskanych osiągnięć i efektów, ale również dobra okazja do spojrzenia w przyszłość, zaprezentowania nowych perspektywicznych rozwiązań. Jednym z nich jest na pewno koncepcja kombinowanego transportu, w tym transportu intermodalnego. Nie jest to nowa koncepcja, ale jej implementacja do naszej rzeczywistości wciąż napotyka wiele trudności.

Rozpoczynając rozważania na temat transportu intermodalnego w naszym kraju, warto już na samym początku stwierdzić, że dotychczasowe polskie publikacje na ten temat, z paroma wyjątkami,

---

\* Dr hab. Andrzej BUJAK, rektor Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu.

są z jednej strony bardzo ogólne, z drugiej zaś bardzo fragmentaryczne. Przedstawiane w nich wnioski najczęściej formułowane są na podstawie bardzo cząstkowych i wyrywkowych ocen czy danych. Na taki stan rzeczy niewątpliwie w dużym stopniu ma wpływ brak opracowanej strategii działań dotyczącej problematyki przewozów intermodalnych w naszym kraju.

Wspomniałem już, iż w opublikowanych materiałach na temat transportu intermodalnego można odnaleźć kilka ciekawych i wartościowych publikacji. Zanim przejdę do dalszych dywagacji, wymienię te publikacje, tego wymaga nie tylko uczciwość, ale również potrzeba wskazania czytelnikowi szerszego spectrum opisywanego problemu. Do takich publikacji należy zaliczyć artykuł „*Transport kombinowany/intermodalny w Polsce*”<sup>1</sup> autorstwa uznanych autorytetów w tej dziedzinie prof. dr hab. Leszka Mindura i prof. dr hab. Jerzego Wronki. Pierwszy z tych autorów, prof. L. Mindur opracował również bardzo istotną dla tego problemu publikację „*Wspieranie transportu intermodalnego w wybranych państwach i wnioski dla Polski*”<sup>2</sup>. Wart zainteresowania jest również artykuł „*Transport intermodalny w Europie oraz w Polsce*”<sup>3</sup> autorstwa L. Kolasińskiego. Zwrócić należy również uwagę na publikacje prof. dr hab. Marka Sitarza. Szczególnie istotne dla tego problemu są dwie publikacje zwarte „*Współczesne technologie transportowe*”<sup>4</sup> oraz „*Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015 r.*”<sup>5</sup>. Autorzy wskazanych opracowań, oprócz wykazania niewątpliwego profesjonalizmu, wiedzy i umiejętności formułowania ciekawych wniosków, potrafili zaprezentować umiejętnie różnorodne kwestie związane z transportem intermodalnym.

Przejdźmy jednak do istoty problemu. Prowadzone rozważania warto rozpocząć od zdefiniowania pojęcia transport intermodalny. W praktyce można bowiem dostrzec nie tylko występowanie kilku pojęć i ich wymienne stosowanie, chociaż za tymi pojęciami definiuje się odmienne (różne) koncepcje transportu. Do tych pojęć należy zaliczyć: transport kombinowany, transport modalny, (ang.) Multimode Transportation, transport łączony, transport intermodalny, transport multimodalny. Równie częstym zjawiskiem jest mylenie tej koncepcji transportu z zastosowaniem innego środka transportu jedynie do odbioru lub dowozu towaru<sup>6</sup>.

W opracowaniu P. Sikorskiego i T. Zembrzyckiego „*Spedycja w praktyce*”<sup>7</sup> z 2006r. można znaleźć definicję: „**Przewozy kombinowane** (z angielskiego Multimode Transportation) są rodzajem spedycji, w którym spedytor dzieli część frachtową swej obsługi pomiędzy dwa lub więcej rodzajów transportu”.

**Transport kombinowany** to przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jedną gałąź transportu. Regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej na całej trasie przewozu oraz wykorzystanie transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej bądź morskiej na głównej trasie przejazdu. Trasy dowozowe i odwozowe do głównego środka transportu wykonywane są najczęściej za pomocą transportu samochodowego.

<sup>1</sup> MINDUR L., WRONKA J., *Transport kombinowany/intermodalny w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny nr 12, grudzień 2005, s. 65.

<sup>2</sup> MINDUR L., *Wspieranie transportu intermodalnego w wybranych państwach i wnioski dla Polski*, Przegląd Komunikacyjny nr 9, wrzesień 2004, s. 16.

<sup>3</sup> KOLASIŃSKI L., *Transport intermodalny w Europie oraz w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny nr 4, kwiecień 2006, s. 3.

<sup>4</sup> *Współczesne technologie transportowe*, praca zbiorowa pod red. MINDURA L., wydanie 2 poszerzone, Instytut Technologii i Eksploatacji, Radom 2002.

<sup>5</sup> WRONKA J. z zespołem, *Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015r.*, OBET, Warszawa-Szczecin 2001.

<sup>6</sup> Najczęściej podawanym przykładem źle interpretowanego transportu - jako transportu intermodalnego, jest usługa spedycji lotniczej, przy której spedytor odbiera towar od dostawcy za pomocą samochodu.

<sup>7</sup> SIKORSKI P., ZEMBRZYCKI T., *Spedycja w praktyce*, wydanie II rozszerzone, Polskie Wydawnictwo Transportowe 2006, s.168.

W ustawie z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym<sup>8</sup> zawarto definicję: „**transport kombinowany** - przewóz rzeczy, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener 20-stopowy lub większy korzysta z drogi w początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej; odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz:

- a) pomiędzy punktem, gdzie rzeczy są załadowane i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią kolejową stacją wyładunkową a punktem, gdzie rzeczy są wyładowane, dla końcowego odcinka;
- b) wewnątrz promienia nie przekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub morskiego portu załadunku lub wyładunku”.

Niemal taką samą definicję **transportu kombinowanego** można znaleźć w prawie UE<sup>9</sup>.

**Transport multimodalny** to przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jeden środek transportu (np. transport samochodowy i kolejowy, kolejowy i morski, samochodowy i morski). Z kolei: **transport intermodalny** to przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jedną gałąź transportu. Najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej na całej trasie przewozu. Podobną definicję uzgodniły i przyjęły gremia międzynarodowe<sup>10</sup>: „**Transport intermodalny** jest to: przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe drogowym, przy użyciu kolejno dwóch lub więcej gałęzi transportu bez przeładunku samych towarów, w zmieniających się gałęziach transportu.”

W kontekście konferencji ciekawy jest następujący pogląd: „**Transport intermodalny** - główna część trasy wykonywana jest za pośrednictwem kolei, żeglugi śródlądowej lub morskiej, a początkowy i/lub końcowy odcinek jest wykonywany możliwie na jak najkrótszym odcinku przez transport drogowy.”<sup>11</sup>

Reasumując należy przyjąć, że **transport intermodalny** jest transportem ładunków przy użyciu dwóch lub kilku gałęzi transportu, wykonanym na podstawie kontraktu zawartego z jednym operatorem transportu, co oznacza, że w przypadku tego rodzaju transportu występują trzy ważne elementy:

- konieczność użycia środków co najmniej dwóch gałęzi transportu;
- konieczność wystąpienia tylko jednej umowy o przewóz;
- konieczność wystąpienia jednego wykonawcy odpowiedzialnego za przebieg dostawy towaru.

W kontekście prezentowanych definicji trudno zrozumieć brak precyzji w definiowaniu różnych technologii transportowych. Być może, wynika to ze stopnia wykorzystania transportu multimodalnego, intermodalnego i kombinowanego w Polsce, który jest tak mały, że wiele instytucji wychodzi z założenia, że podział ten jest umowny i z tego powodu tych pojęć używa wymiennie. Jest to nie tylko dowód na nikłą znajomość tej tematyki, ale również przesłanka, że nie tylko w praktyce, ale nawet w obszarze wiedzy czysto teoretycznej mamy olbrzymie zaniedbania.

Co więc tak naprawdę kryje się za tymi definicjami, co leży u podstaw i przyczyn powstania koncepcji transportu kombinowanego, jak i innych rodzajów tego transportu? Omówienie tego

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym - Dz. U. Nr 125 poz. 1371 z późniejszymi zmianami.

<sup>9</sup> Dyrektywy Unii Europejskiej 92/106/EEC z 7 grudnia 1992 roku.

<sup>10</sup> Definicja opracowana wspólnie przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT), Komisję Europejską oraz Komisję Gospodarczą dla Europy przy ONZ.

<sup>11</sup> *Transport alternatywny*, materiał opublikowany w: *Logistyka a Jakość*, dnia 31.05.2003.

problemu warto zacząć od pewnego spektakularnego stwierdzenia - otóż według opracowania Cambridge University, przytaczanego przez „Der Spiegel”, jeden 40-tonowy tir niszczy nawierzchnię drogi dokładnie tak, jak 163 840 samochodów osobowych. Co w wypadku naszych dróg, ich liczby i stanu ma szczególnie istotne znaczenie. Jednak główną przyczyną powstania koncepcji przewozów intermodalnych jest zmniejszenie skutków degradacji środowiska, w tym szczególnie zanieczyszczenia powietrza. To nie tylko potrzeba wynikająca z jednej strony z ograniczania skutków dynamicznie rozwijającego się transportu samochodowego w gęsto zaludnionych obszarach UE, ale również jeden z elementów unijnego i globalnego programu walki z gazami cieplarnianymi. Wraz z rozwojem transportu stale wzrastało nie tylko zanieczyszczenie powietrza spalinami, ale również stale zwiększał się poziom dokuczliwego hałasu. Dynamiczny wzrost transportu samochodowego to również ciągłe ograniczanie przepustowości dróg, to konieczność zajmowania coraz większych terenów na budowę nowych autostrad, przy równoczesnym malejącym wykorzystywaniu istniejących linii kolejowych.

W konsekwencji tych zagrożeń w wielu państwach UE wprowadzono w ruchu ciężkich pojazdów ciężarowych wiele ograniczeń, które nie tylko dotyczyły weekendów, ale również pory nocnej. W ślad za tymi restrykcjami wprowadzano również normy dopuszczalnego hałasu i spalin emitowanych przez pojazdy, jak również opłaty za korzystanie z dróg oraz ustalane dopłaty do paliw - jako podatki ekologiczne. Wybrane państwa wprowadziły również restrykcje administracyjne ograniczające ruch tranzytowy samochodów towarowych przez ich terytoria. W restrykcjach tych przodują Szwajcaria i Austria.

W tej sytuacji jedyną sensowną alternatywą stały się przewozy intermodalne z ich zaletami i wadami. Jednak to nie jedyne przyczyny powstania koncepcji przewozów kombinowanych, w tym intermodalnych. Koncepcje łączenia wielu rodzajów transportu to także odpowiedź na problemy związane z koniecznością przewyciężenia ograniczeń czasowych i ekonomicznych.

Poszukiwanie rozwiązań wskazanych w tabeli 1 trudnych sytuacji w spedycji jest podstawowym powodem rozwoju koncepcji transportu kombinowanego, w tym również transportu intermodalnego. Uwarunkowania tych sytuacji są również zasadniczymi elementami generującymi i wytwarzającymi popyt na tego rodzaju usługi. Popyt ten stale rośnie, chociaż tempo jego wzrostu przynajmniej w Polsce nie jest imponujące. Być może, u podstaw tego zjawiska leży szereg wad i zalet, jakie charakteryzują ten transport. Spróbujmy porównać te dwie kategorie (tabela 2).

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, ciągle zasadniczym i podstawowym mankamentem różnych koncepcji transportu kombinowanego jest jednak wyższy koszt przewozu, w porównaniu z bezpośrednim przewozem towarów jednym rodzajem transportu (np. koleją czy transportem samochodowym). Dotyczy to zwłaszcza przewozów na niewielką odległość poniżej 500 km. Nie ulega jednak wątpliwości, że jedynie ta koncepcja jest w stanie zaspokajać potrzeby rynku przy najniższych kosztach degradacji środowiska.

Przewozy intermodalne stanowią podstawę alternatywnego rozwiązania dla ograniczenia skutków przewozów drogowych. Realizacja rozwoju tego systemu wymaga jednak nie tylko perfekcyjnej znajomości wad i zalet, ale również ścisłej integracji wszystkich gałęzi transportu, oferowanie lepszej jakości usług i efektywniejszych ekonomicznie rozwiązań. Jest to tym bardziej ważne, że ten rodzaj transportu może odegrać znaczną rolę w obsłudze obrotów handlu i przewozów tranzytowych przez terytorium Polski.

Tabela 1. Wybrane przyczyny powstania i rozwoju koncepcji transportu kombinowanego

➤ <b>Przesyłka jest zbyt droga</b>	Aby zmniejszyć koszty transportu, organizuje się zmianę środka transportu, ale nie chodzi tu o prostą zmianę rodzaju transportu.
Przykład: <u>Sytuacja</u> : zbyt drogi jest transport lotniczy (choć preferowany ze względu na czas dostawy), a niedopuszczalny morski (zbyt długi czas transportu), <u>Rozwiązanie</u> – przewóz kombinowany Łączyć przewóz morski z lotniczym na kierunku, jakim jest zainteresowany klient. Odpowiedni spedytor organizuje połączenie tańszego frachtu lotniczego pomiędzy dużymi portami lotniczymi, ze znacznie tańszym i szybszym frachtem morskim. Przy zachowaniu ustalonego terminu dostawy uzyskujemy znacznie lepsze efekty ekonomiczne.	
➤ <b>Przesyłka jest za wolna</b>	Wymieszanie kilku rodzajów transportu może doprowadzić do przyspieszenia przewozu przy stosunkowo niewielkim zwiększeniu kosztów.
Przykład: <u>Sytuacja</u> : czas transportu morskiego jest zbyt długi, docelowy transport lotniczy zbyt drogi, a transport kolejowy lub samochodowy niemożliwy. <u>Rozwiązanie</u> – przewóz kombinowany. Łączymy przewóz morski z samochodowym na kierunku, jakim jest zainteresowany klient. Odpowiedni spedytor organizuje połączenie frachtu morskiego na najkrótszej trasie, ze znacznie tańszym i szybszym transportem samochodowym. Przy zachowaniu ustalonego terminu dostawy uzyskujemy znacznie lepsze efekty ekonomiczne.	
➤ <b>Nie ma możliwości dostawy za pośrednictwem pierwszego, inicjującego spedytora środka transportu.</b>	Transport kombinowany jedyną możliwością realizacji transportu.
Przykład: W docelowym kraju nie ma portów morskich, więc przesyłka musi być po wykonaniu frachtu morskiego do innego kraju przeładowana i dostarczona samochodem bądź koleją.	
➤ <b>Fracht morski jest tani, ale zbyt wolny, a fracht lotniczy jest szybki, ale zbyt drogi.</b>	Transport kombinowany jest jedyną szansą znalezienia racjonalnego kompromisu pomiędzy czasem transportu i ceną.

Tabela 2. Porównanie wad i zalet transportu multimodalnego<sup>12</sup>

Zalety:	Wady:
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ akceptowalne wydłużenie czasu przewozu;</li> <li>➤ skrócenie osiągnięcie niższych kosztów przewozu czasu transportu przy akceptowalnym podniesieniu kosztów spedycji;</li> <li>➤ na niektórych trasach konkuruje ze sobą wielu spedytorów, co sprawia, że ceny mogą być bardzo interesujące;</li> <li>➤ istnieją kierunki, na których oferowane są przewozy kombinowane przez spedytorów wyspecjalizowanych – co stwarza możliwość bezpiecznego zmniejszenia kosztów spedycji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ wielokrotne przeładowywanie towaru, co zwiększa ryzyko uszkodzeń mechanicznych;</li> <li>➤ skomplikowana dokumentacja spedycyjna, co jest nieakceptowaną sytuacją przy niektórych przesyłkach, np. bankowych;</li> <li>➤ skomplikowany status przesyłki, szczególnie jeśli chodzi o podział ryzyka i odpowiedzialności zgodnie z Incoterms 2000;</li> <li>➤ w pełni uformowane serwisy przewozów kombinowanych są oferowane jedynie na konkretnych trasach przewozowych;</li> <li>➤ proponowanie realizacji przewozów kombinowanych przez spedytora nie posiadającego funkcjonującego serwisu (stały, okresowy lub okazjonalny), a więc nie mającego odpowiedniego doświadczenia, może to niepotrzebnie podnieść ryzyko związane z transportem;</li> <li>➤ dość ograniczone możliwości przewozu przesyłek specjalnych, tj. materiałów niebezpiecznych w przewozie (wielokrotne dokumentowanie klasy niebezpieczeństwa dla każdego z rodzajów transportu oddzielnie);</li> <li>➤ ograniczone możliwości przewozu żywych zwierząt (problemy z przeładunkami i dokumentacją tranzytową);</li> <li>➤ ograniczenia związane z posiadaniem różnego sprzętu niezbędnego do prawidłowego przewozu towaru (przeładunki towarów pomiędzy izotermami są niezwykle drogie i ryzykowne).</li> </ul>

<sup>12</sup> Por. SIKORSKI P., ZEMBRZYCKI T., *Spedycja w praktyce*, wydanie II rozszerzone, Polskie Wydawnictwo Transportowe 2006, s.168.

W systemie transportu międzynarodowego wzmocnienie pozycji przewozów intermodalnych może nastąpić poprzez unowocześnienie punktów powiązań infrastruktury drogowej z siecią dróg wodnych i kolejowych, a także poprzez pełną harmonizację przepisów, standaryzację jednostek ładunkowych i systemów przeładunkowych wszystkich gałęzi transportu.

Jednak to nie są jedyne działania, jakie należy podjąć. Rozwój transportu intermodalnego będzie wymagał, obok kompleksowych i spójnych instrumentów promowania, zmian w uregulowaniach prawnych i rozwoju infrastruktury związanej z tym rodzajem transportu, w tym szczególnie tworzenia terminali i centrów logistycznych, również w regionalnym wymiarze. Nie mniej istotne jest eliminowanie wszelkich innych barier.

Warto w tym miejscu zauważyć, że inwestowanie w infrastrukturę transportową, wszelkie działania w tym względzie mają swoje racjonalne uzasadnienie nie tylko przez pryzmat potrzeb transportu intermodalnego. To swoistego rodzaju naczynia połączone. Dobrym tego przykładem jest np. fakt, że inwestowanie w modernizację infrastruktury kolejowej (sieciowej i punktowej) to jednocześnie inwestowanie w transport intermodalny.

W tym miejscu warto bardziej szczegółowo przyjrzeć się uwarunkowaniom i specyfice polskiego rynku transportu kombinowanego, a więc i intermodalnego.

Charakterystyczną cechą przewozów intermodalnych jest konieczność jednostkowania ładunku, co oznacza, że towar podlega w przypadku przeładunku manipulacjom wraz z całą jednostką, a największą efektywność przewozową można uzyskać podczas przemieszczania ładunku w relacji dom - dom, przy czym uwzględnia się jeden kontrakt i jednego operatora odpowiedzialnego za całość procesu przewozowego. Mając na względzie tę charakterystykę, trzeba jednoznacznie stwierdzić, że rozwój i prawdziwa ekspansja koncepcji transportu intermodalnego w Polsce wymaga zdecydowanych działań w dwóch obszarach. Pierwszy to rynek kolejowy, wymagający rewitalizacji i liberalizacji. Drugi związany jest z transportem morskim, który wymaga tworzenia tzw. autostrad morskich, oraz związanej z nimi infrastruktury z wykorzystaniem programu pomocowego Marco Polo.

Jednak nasza rzeczywistość tworzy zupełnie inny obraz. Stale pogarsza się jakość usług kolejowych, czego wyrazem jest, między innymi, zbyt mała częstotliwość kursowania pociągów, wydłużenie czasu dostaw, opóźnienia, a w skrajnych przypadkach odwoływanie pociągów, stosunkowo niska jest też średnia prędkość handlowa pociągów przewożących jednostki ładunkowe. Dostrzegalny jest też wzrost obsługi jednostek intermodalnych kolejowych jak i morskich. Nakłada się na to, a jednocześnie jest skutkiem, pogłębiająca się niekonkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego.

Taka rzeczywistość polskiego rynku transportu kombinowanego, a tym samym intermodalnego, pozwala na sformułowanie kilku wniosków. Rynek ten jest wyjątkowo mały, niestabilny i rozproszony, a zajmujące się transportem kombinowanym firmy, takie jak np. PKP Cargo, robią to niejako okazyjnie. Taki stan rzeczy jest chociażby konsekwencją faktu, iż brak w nim jest wiodącego podmiotu transportu kombinowanego. Oceniając firmy zajmujące się transportem kombinowanym, takie jak SPEDCONT i POLZUG, trzeba stwierdzić, że pomimo robionych postępów, prowadzą one niedostateczną politykę marketingową, a działalność wielu z nich charakteryzuje niechęć do podejmowania ryzyka i duża zachowawczość. Normą też jest, iż operatorzy terminali intermodalnych nie inwestują w nowoczesne technologie przeładunkowe; pewnym wyjątkiem są tu porty morskie, które inwestują w intermodalne terminale kontenerowe, co trudno jednak uznać za wskroś nowoczesne inwestycje. W kontekście portów morskich i podmiotu transportu kombinowanego związanych z transportem morskim, niezrozumiałym zjawiskiem jest opieszałość operatorów morskiego transportu intermodalnego w korzystaniu ze środków programu Marco Polo. Jednak to, co budzi największe zastrzeżenia, to wciąż niska jakość usług kolejowych w systemie transportu kombinowanego, której wyrazem jest zmniejszanie się ilości i duża

przypadkowość w funkcjonowaniu pociągów blokowych i wahadłowych w przewozach ITU, jak również ogromne opóźnienia w modernizacji linii kolejowych. Podobnie niezrozumiałą jest brak spójnych i kompleksowych systemów informacyjnych związanych z systemami transportu intermodalnego.

Ta ocena nie napawa optymizmem, ale nie jest też to obraz skazujący polski transport intermodalny na klęskę. Realna ocena sytuacji, dostrzeżenie wszystkich uwarunkowań stanowią dobrą podstawę do podjęcia racjonalnych, niezwykle skutecznych działań pozwalających znacznie przyspieszyć realizację koncepcji transportu intermodalnego w naszym kraju. Wymaga to jednak, jak wykazują doświadczenia innych krajów, skutecznej i konsekwentnej polityki transportowej państwa, pełnego wykorzystania możliwości, jakie stwarzają programy unijne, ale przede wszystkim podjęcia szybkich, przemyślanych i niezwykle konsekwentnych działań.

Reasumując prowadzone rozważania, raz jeszcze należy podkreślić, że współczesna technika i technologia stwarzają wprost nieograniczone możliwości, które nie zawsze potrafimy wykorzystać. Takie możliwości stwarza również transport intermodalny, który w swoim założeniu jest efektywnym połączeniem zalet różnych, coraz nowocześniejszych gałęzi transportu, przy jednoczesnym uwzględnieniu przesłanek i wymogów ekologicznych oraz ekonomicznych. Uwzględnienie tych elementów w transporcie intermodalnym jest możliwe między innymi dlatego, że w tym transporcie mamy do czynienia z efektem synergii. Synergiczne wykorzystanie najlepszych cech i właściwości różnych gałęzi transportu, sprzęgnięcie ich w jeden łańcuch. Między innymi dzięki tym czynnikom ta forma transportu powinna charakteryzować się niskimi kosztami jak i wysoką jakością usług. W swoich założeniach ma się ona przyczynić przede wszystkim do ograniczenia zbyt dużego udziału transportu drogowego, a tym samym przyczynić się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza. Ten wymiar ekologiczny, jak się wydaje, współcześnie jest jednym z niezwykle istotnych elementów charakteryzujących ten rodzaj transportu.

Pomimo tych niewątpliwie pozytywnych cech tego transportu oraz uznania transportu intermodalnego za jeden z priorytetów polityki transportowej Unii Europejskiej, ciągle nie osiągnięto w tym obszarze założonych celów. Jest to tym bardziej trudne do zrozumienia, że o potrzebie rozwoju tego rodzaju transportu mówi i pisze się od dawna. W tym miejscu więc jest zasadne postawienie pytania, co tak naprawdę jest potrzebne, aby nadać większą rangę rozwojowi transportu intermodalnego. Czy rację mają ci, którzy upatrują takiej szansy w polityce transportowej prowadzonej przez państwo, więc wskazują na potrzebę z jednej strony wsparcia tej koncepcji poprzez subsydia, finansowanie inwestycji, z drugiej strony zaś wymuszania pewnych rozwiązań poprzez np. nakładanie ograniczeń na transport drogowy? Czy też rację mają ci bardziej liberalnie podchodzący do tych kwestii, zwracając jedynie uwagę na potrzebę wyrównywania szans wszystkich gałęzi transportu?

Trudno jednoznacznie odnieść się do tych koncepcji. Jeżeli uznać potrzebę i zasadność interwencjonizmu, to należy przynajmniej dokonać analiz, pozwalających uzyskać odpowiedź na pytanie: jakie długofalowe skutki może przynieść taka polityka państwa? Jednak, jak wykazują przeprowadzone analizy, bez zaangażowania państwa w promowanie rozwoju transportu intermodalnego w ramach spójnej i kompleksowej polityki transportowej, możliwa jest stagnacja czy nawet spadek przewozów kombinowanych, co sprzyjać będzie i generować dalszy rozwój transportu samochodowego, wraz ze wzrostem negatywnych skutków i kosztów społecznych powodowanych przez ten transport.<sup>13</sup> W konsekwencji polski system i rynek transportowy pozostanie nie zrównoważony.

<sup>13</sup> MINDUR L., WRONKA J., *Transport kombinowany/intermodalny w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny nr 12, grudzień 2005, s. 71.

Aby zrealizować i wprowadzić w praktykę koncepcję transportu intermodalnego, oprócz wiedzy i deklarowania woli trzeba wykazać sporą determinację. Trzeba urzeczywistnić tę wizję, nie tylko dlatego, że wymagają tego względy związane ze zmniejszeniem negatywnych dla zdrowia i życia człowieka oraz środowiska naturalnego skutków i kosztów systemu transportowego, ale dlatego również, by racjonalnie wyjść naprzeciw przyszłym wymogom i wyzwaniom. Tę ostatnią kwestię najlepiej ujął Nelson Jackson, który stwierdził: „*Nie wierzę, że można wykonywać dzisiejszą pracę wczorajszymi metodami i być w biznesie jutra*”.

#### LITERATURA

- [1] Dyrektywy Unii Europejskiej 92/106/EEC z 7 grudnia 1992 roku.
- [2] KOLASINSKI L., *Transport intermodalny w Europie oraz w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny nr 4, kwiecień 2006.
- [3] MINDUR L., WRONKA J., *Transport kombinowany/intermodalny w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny nr 12, grudzień 2005.
- [4] MINDUR L., *Wspieranie transportu intermodalnego w wybranych państwach i wnioski dla Polski*, Przegląd Komunikacyjny nr 9, wrzesień 2004r.
- [5] SIKORSKI P., ZEMBRZYCKI T., *Spedycja w praktyce*, wydanie II rozszerzone, Polskie Wydawnictwo Transportowe 2006.
- [6] Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym - Dz. U. Nr 125 poz. 1371 z późniejszymi zmianami.
- [7] WRONKA J. z zespołem, *Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015r.*, OBET, Warszawa-Szczecin, 2001.
- [8] *Współczesne technologie transportowe*, praca zbiorowa pod red. MINDURA L., wydanie 2 poszerzone, Instytut Technologii i Eksploatacji, Radom 2002.

#### SUMMARY

In the article the Author presents the concept of intermodal transport on the background of the concepts of multimodal and combined transport. Through describing advantages and disadvantages of this transport mode some situations was pointed out when the use of intermodal transport is optimal from different points of view. The Author presents also the level and opportunities of intermodal transport's development in Poland.