Leszek Mindur
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU TRANSPORTU KOMBINOWANEGO/ INTERMODALNEGO W POLSCE[1]

Wstęp

Przewozy kombinowane (oparte na zunifikowanych technologiach przewozowo-ładunkowych) w Polsce od początku lat 90. nie przekraczają 3% ogólnej masy przewiezionych ładunków transportem kolejowym. W tym samym okresie w krajach Unii Europejskiej udział tej formy transportu w przewozach kolejowych ogółem wynosi od 10 do 20% i ma tendencję systematycznego wzrostu. Równocześnie należy wyjaśnić, że przewozy intermodalne w Polsce były i są nadal głównie rezultatem wymagań kontrahentów zagranicznych, przewożących swoje ładunki w zunifikowanych jednostkach ładunkowych. W komunikacji wewnętrznej przewozy kontenerowe odbywają się na niewielką skalę.

1. Transport kombinowany w Polsce

Do głównych uczestników rynku transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce należą: PKP CARGO S.A., SPEDCONT, Polcont, Polzug, Tradetrans, Cargosped oraz porty morskie, w tym przede wszystkim Bałtycki Terminal Kontenerowy w porcie Gdynia.

Działalność PKP CARGO S.A. koncentruje się – w komunikacji międzynarodowej i krajowej – na przewozie kontenerów, naczep i nadwozi wymiennych, na zlecenie firm spedycyjnych i operatorów transportu kombinowanego oraz we własnym zakresie. Przewozy intermodalnych jednostek transportowych (UTI)

[1] Artykuł przygotowano na podstawie książki B. Liberadzki, L. Mindur (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego w Polsce*, Instytut Technologii Eksploatacji – PIB. Warszawa–Radom 2007, rozdz. 10.

w komunikacji międzynarodowej i krajowej, realizowane są w systemie przewozów całopociągowych (60% przewozów intermodalnych ogółem) oraz rozproszonych (40%).

Wielkość i strukturę przewozów intermodalnych wykonanych transportem kolejowym przedstawiają tabela 1 i 2 oraz wykres 1.

W roku 2008 spółka PKP CARGO S.A. przewiozła 628 000 TEU. Według informacji źródłowych PKP przewozy jednostek intermodalnych ogółem, tzn. w komunikacji krajowej i zagranicznej, wykonane przez spółkę PKP CARGO S.A. w kolejnych latach 2000–2008 wyniosły odpowiednio (tys. ton): 2079,4; 1968,6; 2190,5; 2301,1; 2516,5; 2404,5; 2586,3; 2724,5; 4200,0.

Tabela 1. Wielkość i struktura przewozów kombinowanych realizowanych przez PKP CARGO S.A.

Lata	Jednostki ładunkowe w przeliczeniu na TEU w tys.	% wzrostu do ubiegłego roku	Tonaż (w tys. ton)	% wzrostu do ubiegłego roku	% ogółu przewozów PKP Cargo S.A.
2000	272,9	6,0	2079,4	18,7	1,1
2001	224,6	–17,7	1968,6	–5,3	1,2
2002	254,5	13,3	2190,5	11,3	1,4
2003	304,8	19,8	2301,1	5,0	1,5
2004	358,9	17,7	2516,5	9,3	1,6
2005	355,6	–0,7	2404,5	–4,5	1,7
2006	401,7	12,8	2586,3	7,2	1,8
2007	512,2	27,5	2724,5	10,1	1,9
2008	628,0	33,73	4200,0	55,42	2,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów źródłowych PKP CARGO S.A.

Pozytywnie należy ocenić wzrost przewozów intermodalnych choć ciągle ich udział w przewozach towarowych jest znikomy (1,6% wszystkich ładunków).

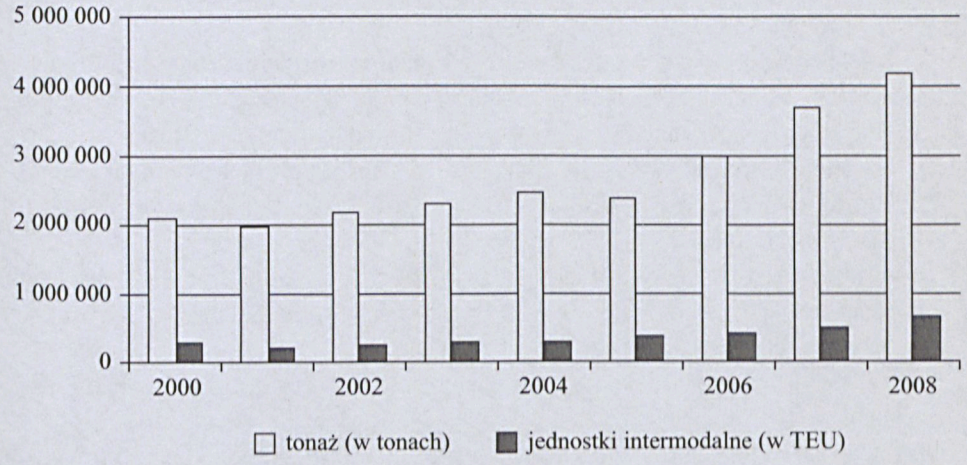
Wzrost tych przewozów spowodowany był ożywieniem gospodarczym Polski, a przede wszystkim tendencją wzrostową eksportu, importu i obrotów krajowych.

W kolejowych przewozach kombinowanych/intermodalnych dominują kontenery 40' oraz 20'. Udział kontenerów ogółem stanowi blisko 99% przewiezionych w 2008 roku jednostek intermodalnych w komunikacji międzynarodowej i krajowej łącznie. Liczba przewożonych kontenerów systematycznie wzrasta,

Tabela 2. Wielkość i struktura przewozów intermodalnych jednostek transportowych według rodzajów (w %)

Lata	Rodzaje UTI				
	kontenery		nadwozia wymienne	naczepy siodłowe	razem
	20'	40'			
2000	89 224	72 370	36 449	1 259	199 302
2001	70 786	60 183	32 105	675	163 749
2002	74 997	71 977	17 540	430	164 944
2003	78 780	102 204	10 406	781	192 171
2004	92 345	119 895	12 179	820	225 257
2005	93 492	224 824	12 985	830	344 286
2006	95 563	226 588	12 234	785	335 170
2007	96 258	226 974	11 897	753	335 882
2008	97 168	228 483	10 996	699	337 346

Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów źródłowych PKP CARGO S.A.



Rysunek 1. Wielkość przewozów kombinowanych wykonanych przez PKP CARGO S.A.

Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów źródłowych PKP CARGO S.A.

przy czym wzrost ten szczególnie dotyczy kontenerów 40'. Przewozy kontenerów w ciągu najbliższych lat będą miały największy udział w strukturze przewozów intermodalnych, bowiem PKP dysponują określoną liczbą wagonów do przewozów tego rodzajów jednostek, jak również trwają prace związane z adaptacją wagonów platform na platformy kontenerowe. Istniejąca sieć terminali kontenerowych (zarówno kolejowych, jak i prywatnych) umożliwia w miarę sprawne ich przemieszczanie zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej.

Liczba przewiezionych nadwozi wymiennych zmniejszyła się w 2008 roku ponad trzykrotnie w porównaniu z latami ubiegłymi. Zróżnicowane wymiary nadwozi znacznie ograniczają ich przewozy wagonami kontenerowymi. Zasadniczym warunkiem rozwoju tej technologii transportu jest pełna normalizacja jednostek intermodalnych oraz wprowadzenie zasady ich wymienności.

Przewozy naczep samochodowych mają marginalne znaczenie w przewozach intermodalnych i nie należy oczekiwać, aby nastąpił jakiś znaczący wzrost udziału tych jednostek w przewozach ogółem w następnych latach.

2. Cele i kierunki rozwoju transportu kombinowanego/ intermodalnego w Polsce

Strategicznym celem rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce powinno być stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawno-organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych do dynamicznego rozwoju systemu przewozów kombinowanych, tak aby ich udział w przewozach kolejowych osiągnął w 2020 roku średni poziom krajów Uniii Europejskiej z 2000 roku, tj. 10–20% w ujęciu tonażowym.

W zależności od przebiegu procesu wdrażania instrumentów promujących oraz od możliwości budżetowych państwa można przyjąć dwa warianty osiągnięcia celu strategicznego rozwoju tego systemu transportowego w Polsce.

1) w wariancie optymistycznym udział przewozów kombinowanych w przewozach kolejowych ogółem powinien osiągnąć w 2013 roku poziom minimum 10% oraz w 2020 roku – 15%;
2) w wariancie realistycznym można przyjąć docelowy udział przewozów kombinowanych w przewozach kolejowych ogółem w roku 2013 w wysokości 6% i w 2020 roku – 10%, czyli ok. 11,18 mln ton.

Natomiast do celów podstawowych rozwoju transportu kombinowanego można zaliczyć:

1) obniżenie kosztów społecznych transportu, a w tym przede wszystkim kosztów zewnętrznych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego przemieszczania przyjętych przez UE jako priorytety paneuropejskiej polityki transportowej;

2) utrzymanie wzrostowej tendencji przewozów kombinowanych oraz systematyczne zwiększenie ich udziału w wolumenie całkowitych przewozów PKP CARGO S.A.;
3) systematyczne podnoszenie jakości świadczonych usług.

Kierunki rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce winny koncentrować się na:
- obsłudze obrotów PHZ w relacjach lądowych i lądowo-morskich,
- obsłudze przewozów tranzytowych przez terytorium Polski w relacjach lądowych na kierunku W–Z–W oraz przez polskie porty morskie na kierunku Północ–Południe–Północ.

Intensyfikacja przewozów kombinowanych/intermodalnych przez polskie porty morskie (zarówno w obsłudze phz, jak i tranzytu) jest głównym instrumentem rozwoju i integracji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w intermodalnych morsko-lądowych łańcuchach transportowych. Ten kierunek rozwoju przewozów jest szczególnie rekomendowany i promowany przez Komisję WE.

Należy dążyć do pełnego wykorzystania dogodnego położenia geograficznego portów morskich w układzie tzw. wschodnioeuropejskiego korytarza transportowego na osi północ–południe, poprzez zacieśnianie współpracy oraz promocję usług portowych z krajami skandynawskimi oraz wschodnimi landami Niemiec, Czechami, Słowacją, Austrią i Włochami.

Prowadzone ostatnio inwestycje w polskich portach morskich, finansowane ze środków własnych i pożyczek BŚ, zapewnią wysoką jakość usług dla obsługi przewozów intermodalnych w morsko-lądowych łańcuchach transportowych.

Odnotowany w ostatnich trzech latach dynamiczny rozwój obrotów kontenerowych w portach morskich tworzy korzystne warunki wzrostu udziału kolei w dowozach i odwozach kontenerów, ponieważ istnieją możliwości uruchomienia połączeń pociągami blokowymi regionów o stosunkowo dużej masie ładunków podatnych na konteneryzację z portami morskimi w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportu intermodalnego.

3. Główne działania ukierunkowane na eliminację barier ograniczających rozwój transportu kombinowanego/ intermodalnego w Polsce

Na podstawie wyników przeprowadzonych badań można stwierdzić, że w Polsce istnieją zarówno korzystne uwarunkowania zewnętrzne, jak i perspektywy rozwoju transportu kombinowanego, zwłaszcza w kategoriach potencjalnego popytu. Szacunki prognostyczne w zakresie przewozów ładunków w komunikacji międzynarodowej o wysokiej podatności na technologie transportu kombinowa-

nego/intermodalnego wskazują, że istnieje potencjalny – i to znaczny – popyt na usługi świadczone w tej technologii transportu.

O tym, czy nastąpi wykorzystanie tego potencjału, zadecydują następujące działania:
- eliminowanie barier w ramach polityki transportowej państwa;
- wdrożenie kompleksowych instrumentów promujących transport kombinowany;
- opracowanie, przyjęcie i realizacja programu rozwoju transportu kombinowanego.

Dla osiągnięcia celu strategicznego i celów podstawowych w rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce należy podjąć działania ukierunkowane na eliminowanie istniejących barier oraz tzw. działania wspierające (promujące).

Do głównych działań ukierunkowanych na eliminowanie barier można zaliczyć m.in.:

Bariera: relatywnie niska jakość usług kolejowych
Działania eliminujące:
- modernizacja linii kolejowych AGTC,
- skrócenie czasu przejazdu regularnych pociągów z jednostkami intermodalnymi,
- zapewnienie rozkładowych czasów przejazdu pociągów,
- monitorowanie połączeń i zapewnienie bieżącej informacji o przesyłkach dla klientów.

Bariera: niekonkurencyjność cenowa w stosunku do transportu drogowego
Działania eliminujące:
- elastyczna polityka cenowa i rabatowa PKP,
- dotacje budżetowe dla operatorów do kosztów przewozów kombinowanych/ intermodalnych,
- ulgi w podatku dochodowym dla firm korzystających z transportu kombinowanego/ intermodalnego,
- ulgi w podatku dochodowym dla operatorów terminalowych,
- zwolnienie przewoźników samochodowych, zatrudnionych przy odwozie/dowozie jednostek ładunkowych z i do terminali z podatku od środków transportowych,
- środki ograniczające popyt na towarowe przewozy samochodowe na dalekie odległości.

Natomiast do głównych działań wspierających (promujących) można zaliczyć m.in.:
- tworzenie sieci połączeń transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce, wspieranych środkami publicznymi, jako pierwszego etapu w budowie nowoczesnej infrastruktury logistyczno-transportowej,

- budową centrów logistycznych i modernizacja terminali intermodalnych zlokalizowanych w portach morskich i na sieci kolejowej AGTC,
- zapewnienie harmonizacji i standaryzacji intermodalnych jednostek ładunkowych,
- rozwój przewozów intermodalnych do/z Skandynawii,
- uruchomienie i rozwój stałych połączeń kontenerowych na kierunku W–Z–W z wykorzystaniem magistrali transsyberyjnej.

Równolegle uczestnicy rynku transportu kombinowanego powinni skoncentrować działania na uatrakcyjnianiu oferty usług transportu kombinowanego, w tym między innymi poprzez:

- zapewnienie przejazdu regularnych pociągów z intermodalnymi jednostkami zgodnie z rozkładem jazdy i w czasie konkurencyjnym do transportu samochodowego;
- skracanie czasu obsługi jednostek intermodalnych na terminalach;
- bieżące monitorowanie wszystkich połączeń w ramach systemów informacyjnych;
- prowadzenie bardziej efektywniejszego marketingu i promocji usług transportu kombinowanego;
- prowadzenie stałej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi w zakresie kształtowania infrastruktury towarzyszącej terminalom intermodalnym i centrów logistycznych.

O tym, że bardzo trudno jest zapewnić znaczący rozwój transportu kombinowanego/intermodalnego bez pomocy państwa (zwłaszcza finansowej), świadczą jednoznacznie przykłady państw UE, zwłaszcza tych, które odgrywają wiodącą rolę na rynku transportu kombinowanego w Europie. Państwa te wychodzą z założenia, zgodnie zresztą z rekomendacjami Komisji WE, że należy promować ten system transportu do czasu, gdy zostaną wyrównane warunki konkurencji między transportem drogowym i kolejowym.

Dlatego, zdaniem autora, do czasów wyrównania warunków konkurencji międzygałęziowej, w tym przede wszystkim poprzez upodmiotowienie kosztów zewnętrznych transportu i zharmonizowanie poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej, przynajmniej strategiczne połączenia w systemie transportu kombinowanego powinny być finansowo wspierane przez państwo, co doprowadziłoby do stworzenia stabilnej sieci połączeń transportu i obniżenie kosztów transportu w tej technologii oraz dostosowanie się rynku do tego systemu.

Wśród instrumentów ekonomicznych wspierających rozwój transportu kombinowanego istotną rolę odgrywa pomoc finansowa państwa z zakresie modernizacji AGTC oraz inwestycji majątkowych w tabor specjalistyczny i rozwój infrastruktury terminali.

Przy wyborze instrumentów wsparcia transportu kombinowanego należy również uwzględniać przesłanki, jakie wynikają z ustawy o zasadach wspiera-

nia rozwoju regionalnego. Dotyczy to zwłaszcza inwestycji infrastruktury liniowej i punktowej stanowiących w znacznej mierze element polityki regionalnej. Istotne jest wzmocnienie działań samorządów lokalnych i władz regionalnych dla stworzenia infrastruktury centrów logistycznych z terminalami intermodalnymi i połączenia z infrastrukturą drogową i kolejową.

Doświadczenia i osiągnięcia innych krajów w rozwoju (przewozów w technologiach intermodalnych) wskazują, że konieczna jest skuteczna i konsekwentna polityka transportowa państwa i to w ramach perspektywicznych programów rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego.

O znaczeniu i roli programu w rozwoju transportu w Polsce pisało wielu ekspertów z dziedziny transportu w Polsce, sytuując Ministerstwo Infrastruktury w roli inicjatora i organu nadzorującego realizację takiego Programu. Jest to potwierdzenie tezy, że o przyszłości transportu kombinowanego w Polsce zadecyduje konsekwentna realizacja perspektywicznego programu rozwoju transportu kombinowanego przy pełnym zaangażowaniu państwa.

Wykonaniem podstawowych zadań programu rozwoju transportu intermodalnego powinnien być zainteresowany resort infrastruktury i wszystkie podmioty na rynku transportowym. Przy czym rola Ministerstwa Infrastruktury jako organu państwa powinna koncentrować się na:

1) wdrożeniu instrumentów promujących rozwój transportu intermodalnego
2) stworzeniu podstaw prawnych dla udzielania systemowej i kompleksowej pomocy finansowej państwa dla transportu intermodalnego, czyli stworzeniu korzystnych warunków rozwoju transportu w Polsce, i od podmiotów na rynku będzie zależało czy stworzone możliwości zostaną w pełni wykorzystane.

Dzięki temu nastąpiłoby istotne wzmocnienie roli Ministerstwa Infrastruktury w procesie planowania strategicznego rozwoju transportu, tworząc tym samym szansę na integrację różnych rodzajów transportu i rozwój transportu intermodalnego w ramach zintegrowanego systemu transportowego Polski.

Mówiąc o uwarunkowaniach rozwoju transportu kombinowanego w Polsce, nie można zapomnieć o obszarach potencjalnych zagrożeń rozwoju tego systemu, a mianowicie:

1. Zagrożenia wewnętrzne, w tym przede wszystkim:
   - opóźnienie lub niepodjęcie działań promujących; chodzi tu zarówno o wdrażanie instrumentów promujących, jak i wykonanie podstawowych zadań programowych, które będą wymagały zaangażowania państwa zarówno w system uregulowań prawnych, jak i system pomocy finansowej;
   - dalsze pogorszenie jakości usług kolejowych świadczonych w łańcuchach transportu kombinowanego i w konsekwencji utrata klientów;
   - brak współpracy między podmiotami na rynku transportu kombinowanego w Polsce, co może skutkować zaostrzeniem konkurencji między polskimi operatorami.

2. Zagrożenia zewnętrzne to przede wszystkim niebezpieczeństwo przejęcia części polskiego rynku transportu przez silniejszych kapitałowo i organizacyjnie operatorów z krajów UE (głównie z Niemiec), którzy bezpośrednio i pośrednio wchodzą na polski rynek transportowy. Otwarta konkurencja na polskim rynku transportowym stała się faktem z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w UE.

4. Transport intermodalny w Polsce w latach 2013–2020

Istotnym warunkiem harmonijnego rozwoju transportu są perspektywiczne programy aktualizowane w miarę zmieniających się potrzeb, a także postęp techniczno-ekologiczny oraz konsekwentne ich realizowanie. W Polsce brak było jednolitej koncepcji rozwoju transportu, co było konsekwencją opracowywania różniących się między sobą programów, zmian programów w trakcie ich realizacji oraz ograniczenie ich zakresów, a także zbyt niskich rzeczywistych nakładów, które zmuszały do ograniczenia pierwotnie planowanego zakresu inwestycji. Powyższa ocena jest w pełni adekwatna do stanu rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce.

W pełni zasadne i celowe jest opracowanie i realizacja perspektywicznego programu rozwoju transportu kombinowago/intermodalnego do roku 2020. Inicjatorem opracowania takiego programu powinno być Ministerstwo Infrastruktury, które by równocześnie monitorowało i nadzorowało wykonywanie zadań określonych w programie.

Celem programu powinno być stworzenie warunków do osiągnięcia celu strategicznego i celów podstawowych rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce do roku 2020. Program powinien zawierać podstawowe zadania – traktowane jako instrumenty promujące – w czterech obszarach: prawnym, organizacyjno-administracyjnym, ekonomiczno-finansowym i techniczno-technologicznym.

A. Obszar prawny

1. Opracowanie projektu ustawy o transporcie kombinowanym/intermodalnym, która regulowałoby w sposób kompleksowy podstawowe zagadnienia dotyczące tego systemu transportu w Polsce i dawałaby delegacje ustawowe dla ministra infrastruktury i ministra finansów do wydawania stosownych przepisów wykonawczych. Nie wydaje się, aby można było uregulować kompleksowo zagadnienia dotyczące transportu kombinowanego poprzez kolejne nowelizacje ustaw transportowych.
2. Wprowadzenie zakazu ruchu na drogach, na obszarze całego kraju, pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton we wszystkie dni weekendowe i zwolnienie z tego zakazu pojazdów wykonu-

jących czynności dowozowo-odwozowe do/z terminali intermodalnych oraz utrzymanie dotychczasowych zakazów ruchu.

3. Wprowadzenie do systemu zezwoleń tranzytowych udzielanych przewoźnikom drogowym (np. w Rosji, Białorusi i Ukrainie) na przewozy tranzytowe przez terytorium Polski zasady powiązania liczby tych zezwoleń z jazdami w systemie towarzyszącego transportu kombinowanego w tranzycie przez Polskę. Przykładowo, kiedy przewoźnik drogowy, który dwukrotnie skorzysta z transportu kombinowanego przez terytorium Polski otrzyma jedno dodatkowe (premiowe) zezwolenie na tranzyt drogowy przez terytorium Polski. W umowach dwustronnych należałoby ograniczyć liczbę zezwoleń tranzytowych do takiego poziomu, który zapewniłby bodźcowy charakter każdego dodatkowego zezwolenia premiowego.
4. Umożliwienie, poprzez stworzenie podstaw prawnych, korzystania ze środków funduszy ochrony środowiska na promowanie rozwoju systemu transportu kombinowanego.

B. Obszar organizacyjno-administracyjny

1. Opracowanie tzw. operacyjnego programu rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego (np. 5-letniego), który zawierałby, m.in.:
   - inwentaryzacje najważniejszych i najpilniejszych do rozwiązania problemów,
   - określenie możliwości poprawy systemu transportu kombinowanego w ramach istniejących uwarunkowań prawnych i finansowych,
   - identyfikacja priorytetowych przedsięwzięć rozwojowych wraz z programem ich wdrożenia,
   - określenie zasad współpracy z samorządami lokalnymi w zakresie tworzenia infrastruktury regionalnych centrów logistycznych i połączenia ich z infrastrukturą drogową i kolejową.
2. Utworzenie rady ds. transportu kombinowanego/intermodalnego przy ministrze infrastruktury, złożonej z przedstawicieli resortu, operatorów, przewoźników, spedytorów, portów morskich i ekspertów. Rada zajmowałaby się m.in. opiniowaniem przedmiotowego ustawodawstwa, inicjowaniem projektów uruchamiania nowych połączeń, monitorowaniem pomocy finansowej, koordynowaniem przedsięwzięć promujących i monitorowaniem ich realizacji etc.
3. Zainicjowanie działań na rzecz stworzenia niezależnej struktury organizacyjnej o statusie publicznym do planowania rozwoju, budowy oraz zarządzania siecią terminali intermodalnych.
4. Zainicjowanie działań dla utworzenia „integratorów towarowych".
5. Zaostrzenie kontroli pojazdów drogowych na wschodniej granicy Polski, przede wszystkim w zakresie wagi i standardów emisji spalin.
6. Poprawa wizerunku transportu kombinowanego poprzez prowadzenie szerokiej kompani informacyjnej i promowanie jego rozwoju, ze szczególnym eks-

ponowaniem korzyści społecznych (aspekt ochrony środowiska) tego systemu transportowego jako alternatywy dla transportu drogowego.

C. Obszar ekonomiczno-finansowy

Podstawowym celem instrumentów ekonomiczno-finansowych jest stworzenie stabilnych podstaw do udzielania pomocy finansowej do rozwoju transportu kombinowanego w Polsce. Do najważniejszych instrumentów można zaliczyć:

1. Opracowanie projektu Rozporządzenia Rady Ministrów o udzielaniu pomocy finansowej dla transportu kombinowanego, będącego wykonaniem ustawy o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców. Rozporządzenie powinno zawierać szczegółowe warunki, kryteria i zasady udzielania pomocy finansowej państwa oraz wielkość i strukturę pomocy i jej alokację.
2. Zapewnienie dotacji budżetowych do kosztów uruchamiania nowych i rozszerzenia istniejących połączeń transportu kombinowanego skalkulowanych w taki sposób, aby oferta cenowa była konkurencyjna w stosunku do transportu samochodowego.
3. Zwolnienie przewoźników drogowych wykonujących przewozy intermodalnych jednostek transportowych wyłącznie do/z terminali w łańcuchu transportu ze stałych opłat drogowych.
4. Zwolnienie z podatku od środków transportowych przewoźników samochodowych wykonujących czynności dowozowe – odwozowe do i z terminali w systemie nietowarzyszącym i towarzyszącym przewozom kombinowanym.
5. Stworzenie systemowych warunków finansowania inwestycji strukturalnych w portach morskich poprzez łatwy dostęp do preferencyjnych kredytów i udzielanie gwarancji państwowych.
6. Wprowadzenie ulg podatkowych dla centrów logistycznych i terminali intermodalnych w całości lub zakresie infrastruktury bezpośrednio związanej z transportem intermodalnym.
7. Stworzenie funduszu transportu kombinowanego dla wspierania rozwoju tego systemu transportu.

D. Obszar techniczno-technologiczny

1. Przyśpieszenie modernizacji linii kolejowych w celu osiągnięcia parametrów i standardów określonych w umowie AGTC (zwłaszcza w zakresie uzyskania prędkości pociągów towarowych do 120 km/h).
2. Wdrożenie kompleksowych systemów informacyjnych w lądowych i lądowo-morskich łańcuchach.
3. Standaryzacja i harmonizacja intermodalnych jednostek ładunkowych.
4. Rozwój innowacyjnych technologii przeładunkowych na terminalach intermodalnych.

Zakończenie

Jeżeli system transportowy w Polsce ma się rozwijać zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego przemieszczania, konieczne jest wprowadzenie kompleksowych środków promujących rozwój transportu kombinowanego w Polsce.

Celowe i zasadne jest tworzenie kompleksowych i spójnych pakietów, obejmujących instrumenty organizacyjne, prawne i administracyjne oraz finansowo-ekonomiczne, promujących rozwój transportu kombinowanego/intermodalnego.

Należy podkreślić, że promowanie transportu kombinowanego to wymierne korzyści społeczne w skali makro. Przesunięcie bowiem części międzynarodowych przewozów drogowych na transport kombinowany/intermodalny może wpłynąć w istotny sposób na zmniejszenie negatywnych skutków zewnętrznych transportu drogowego dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia ludzi. Korzyści „netto" (zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu) z tytułu przesunięcia 1 mln ton z transportu drogowego na transport intermodalny kolej – droga (w przewozach na odległość 1000 km), czyli po uwzględnieniu wielkości traconych wpływów budżetowych można oszacować w wysokości 69 mln zł.

Do czasu pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych (transportu) strategiczne połączenia w systemie transportu powinny być finansowo wspierane przez państwo, przy czym wsparcie finansowe powinno polegać na pokryciu różnicy między kosztami i wpływami w początkowej fazie eksploatacji nowych, strategicznych połączeń wprowadzonych na podstawie projektów przedstawionych przez operatorów transportu i zaakceptowanych pod względem możliwości udzielenia dotacji.

Bibliografia

Mindur, L., Liberadzki, B., (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa 2006.

Dziuban, L., *Bieżąca ocena stopnia dostosowania polskich przepisów prawnych w zakresie transportu do przepisów Unii Europejskiej*, Temat OBE1–1325/2003. OBET-P.P. Warszawa–Kraków, listopad–grudzień 2003.

Mindur, L., *Problemy rozwoju transportu w Polsce*, w: *System transportowy Polski – koordynacja, globalizacja, legislacja*, Konferencja Naukowa TRANSLOG 2001, Szczecin 11–12.09.2001.

Mindur, L., *Przesłanki techniczno-ekonomiczne rozwoju transportu w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny 1998, nr 3.

Wronka, J., *Program rozwoju transportu w Polsce do 2015 roku*, Temat OBE4–1260/2000, OBET P.P., Warszawa–Szczecin, luty 2001.
Wronka, J., *Transport intermodalny w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*. Wydawnictwo Naukowe OBET P.P., Warszawa–Szczecin 2002.
www.pkp-cargo.pl

TECHNICAL AND TECHNOLOGICAL PROGRESS IN THE GLOBAL ECONOMY

Summary

This article presents, in a synthetic form, the technical and technological changes in the world and their influence on political events and, in consequence, on the economic changes. The changes in economic development (first of all the development of the service sector) are presented using the example of some chosen countries – by indicating the influence of those changes on the growth of Gross National Product. The author also takes into account definitions of „new economy" and „new economics".