

## 6.4. PRZEWOZY INTERMODALNE I KOMBINOWANE

Warto przed charakterystyką uwarunkowań zewnętrznych transportu intermodalnego i kombinowanego zapoznać się ze znaczeniem i rozróżnieniem pojęć odnoszących się do przewozów różnymi rodzajami środków transportowych. Pojęcia te zostały scharakteryzowane w „Słowniku pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” i są następujące:

- transportem intermodalnym nazywa się przewóz ładunku, który polega na jego dostawie za pomocą dwóch lub więcej gałęzi transportu w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe bez dodatkowych operacji ładunkowych;
- transportem kombinowanym jest przewóz towarów, w którym pojazd ciężarowy (przyczepa, naczepa z lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener) korzysta z drogi samochodowej na początkowym i końcowym odcinku podróży, a na innym odcinku (powyżej 100 km w linii prostej) z usług transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub morskiego; transport drogowy polega jedynie na dowozie ładunku z punktu źródłowego do najbliższej stacji ładunkowej (początek łańcucha podróży) oraz ze stacji wyładunkowej do punktu docelowego (końcowy łańcuch podróży).

Często występującym pojęciem jest również transport multimodalny. Jest to przewóz ładunków, przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, gdzie towar może być przeładowany do innej jednostki transportowej przy zmianie środka przewozowego. Nie należy transportu multimodalnego mylić z intermodalnym lub kombinowanym. W najprostszym rozumieniu „modalność” oznacza występowanie alternatywnych środków transportu na tej samej trasie przewozu, podczas gdy intermodalność polega na wykorzystaniu kilku środków transportowych w jednym zintegrowanym łańcuchu przewozu na danej trasie.

Dnia 9 kwietnia 2014 roku podsekretarz stanu Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przedstawił prezentację pt.: „Transport intermodalny w polityce transportowej państwa”. Dane płynące z tej prezentacji w sposób bardzo czytelny odzwierciedlają uwarunkowania zewnętrzne dla transportu intermodalnego. Niezwykle istotne dane zawarto również w opracowaniu Urzędu Transportu Kolejowego pn. „Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych”. Główne tezy wynikające z tych opracowań przedstawiono poniżej.

Polska na tle państw UE zajmuje 8 pozycję w udziale przewozów intermodalnych międzynarodowych i udział tych przewozów w roku 2010 wynosił 2,8% (największy udział miały Niemcy – 46,8%). Liczba przetransportowanych jednostek intermodalnych w tym roku w Polsce wyniosła 344 575 (wzrost w stosunku do roku 2009 o 22,51%, lecz w stosunku do roku 2008 spadek o 22,98%). W 2010 roku udział kolei w międzynarodowych przewozach intermodalnych był bardzo niewielki – stanowił bowiem 3,87%. Udział ten jest znacznie niższy od średniej unijnej (17,67%). Nie lepiej jest w przypadku krajowych przewozów intermodalnych z udziałem transportu kolejowego, gdzie przewozy te stanowią tylko niespełna 1% przewozów towarowych.

Poddając ocenie dynamikę zmian w przewozach intermodalnych w stosunku do dynamiki wzrostu w innych sektorach transportu, dostrzega się, że w Polsce jest ona jedną z największych wśród państw członkowskich UE. W okresie 2004-2008 wzrost tych przewozów mierzony pracą przewozową wyniósł prawie 130%. Na skutek kryzysu globalnego w roku