

- **Popieranie rozwoju zarządzania transportem towarów w miastach** (logistyka miejska). W Polsce obszar transportu towarowego na terenach zurbanizowanych oprócz nielicznych regulacji, np. dot. dostępu pojazdów ciężkich do obszarów miejskich, nie jest uporządkowany. Wobec tego postuluje się racjonalizację systemu dystrybucji towarów na obszarach miejskich poprzez wprowadzenie regulacji prawno-finansowych wpływających na integrację poszczególnych gałęzi transportu. W dokumentach rządowych i JST dotyczących polityki transportowej formułowane są zadania dot. systemów transportu ładunków. Mają one przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia dróg i innych uciążliwości dla mieszkańców poprzez ograniczenie i lepsze skoordynowanie ruchu pojazdów ciężarowych. Brak jest jednak szczegółowych wytycznych dot. wdrażania dobrych praktyk, czy przełożenia rozwiązań zagranicznych na polskie realia. Działania usprawniające w zakresie logistyki miejskiej w większości dotyczyć będą kwestii regulacyjnych, ale również inwestycyjnych obejmujących rozwój np. sieci punktów dystrybucyjnych. [U F L]
- **Zwiększenie poziomu świadomości i zainteresowania uczestników łańcucha dostaw kwestiami związanymi z odpowiedzialnością w łańcuchu dostaw.** Działania w tym zakresie powinny polegać na wspieraniu organizacji biznesowych (izb, stowarzyszeń) w zakresie tworzenia i wdrażania dobrowolnych zasad dobrego postępowania oraz wyszukiwania możliwych pól współpracy pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorcami. [U]

9.1.2. Działanie D.1.2. Rozwój transportu intermodalnego

W Polsce istnieje i jest rozbudowywanych 19 terminali kolejowych dla transportu intermodalnego, ale brak jest obiektów, gdzie oprócz podstawowej obsługi przeładunkowej oferowany jest cały pakiet usług dodatkowych. Istniejące terminale kolejowe to: Brzeg Dolny, Gliwice Port, Kraków Krzesławice, Łódź Olechów, Małaszewicze, Medyka, Mława, Poznań Gądky, Poznań Kobylnica, Poznań Garbary, Pruszków, Sławków Południowy, Warszawa Główna Towarowa, Warszawa Praga, Wrocław Główny Towarowy, Kąty Wrocławskie, Gliwice Sośnica, Kutno Krzewie i Sosnowiec Południowy. Kluczową rolę mają też terminale intermodalne w portach morskich (Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście). W celu zwiększenia roli transportu intermodalnego proponuje się:

- **Budowę nowoczesnych terminali intermodalnych w Polsce**, dzięki czemu nastąpi przejmowanie części ładunków przez transport kolejowy oraz optymalizacja przemieszczania ładunków na średnie i długie dystanse, co przyczyni się do ograniczenia ilości emisji, odciążenia infrastruktury drogowej i ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu. Budowa nowoczesnych terminali wpłynie na zwiększenie wykorzystania kolei w przewozach ładunków. Dodatkowa infrastruktura łącząca transport morski i lądowy na zapleczu portów morskich przyspieszy ich rozwój i przyczyni się do rozwoju obszarów północnej Polski. Zgodnie z obecnymi analizami sieć terminali intermodalnych nie jest wystarczająca. Objęcie transportem intermodalnym całego terytorium Polski wymagałoby uruchomienia, kilkudziesięciu terminali oraz kilkunastu regionalnych centrów logistycznych. W dokumentach strategicznych dot. transportu zakłada się wzrost udziału transportu intermodalnego w przewozach z obecnych 2% do 5-6% w perspektywie do 2020 r. Należy jednak oczekiwać, że udział transportu intermodalnego w przewozach w perspektywie do 2050 r. powinien być o wiele wyższy. Szczegółowy kierunek rozwoju powinien być uzależniony od wyników dodatkowych analiz na bieżąco monitorujących rozwój transportu towarowego w Polsce. [F]

