

ANALIZA KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

Warszawa, luty 2016

Spis treści:

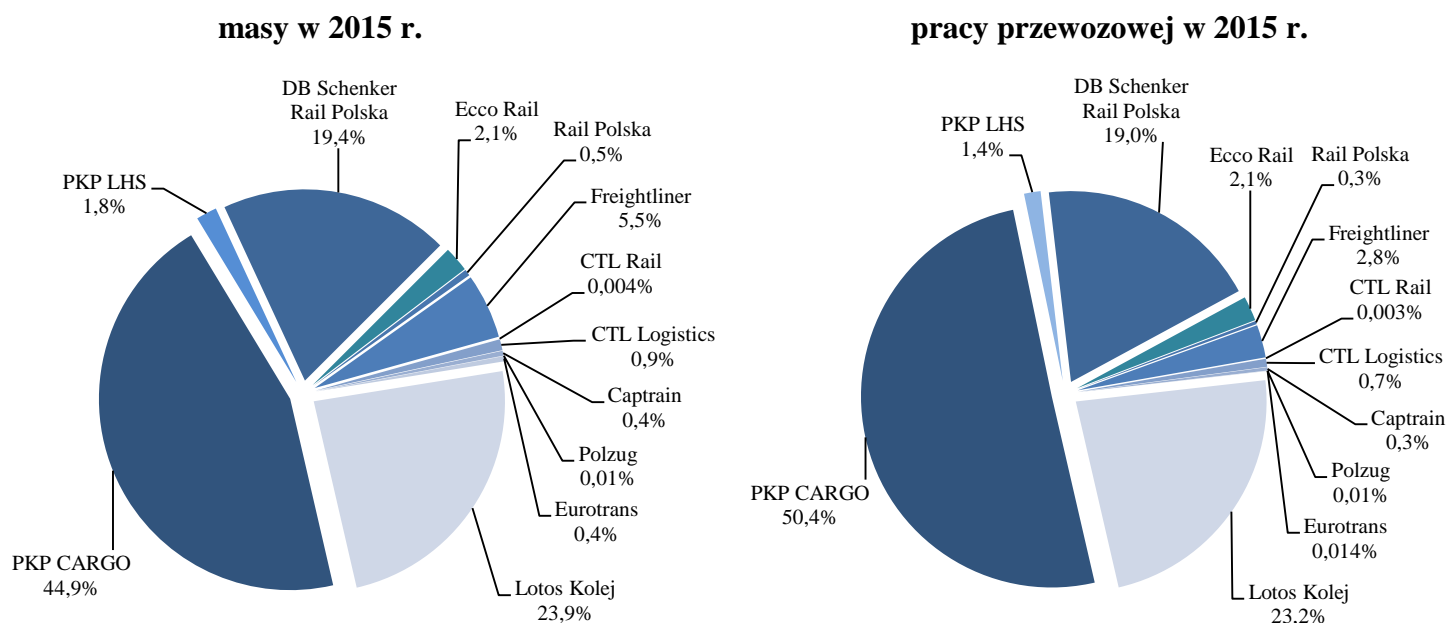
1. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce.....	3
2. Terminale intermodalne i ich przepustowość.....	5
3. Struktura taboru służącego do realizacji przewozów intermodalnych w Polsce.....	8
4. Trasy, na których realizowane są przewozy intermodalne w komunikacji krajowej.....	9
5. Trasy, na których realizowane są przewozy intermodalne w komunikacji międzynarodowej.....	11
6. Średnie prędkości dla najczęściej uczęszczanych tras w komunikacji krajowej.....	12
7. Średnie prędkości dla najczęściej uczęszczanych tras w komunikacji międzynarodowej.....	13
8. Wnioski.....	15

1. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce charakteryzuje wzrost. Coraz więcej podmiotów zauważa korzyści płynące z realizacji usług w tym segmencie rynku. Inwestycje prowadzone na polskich liniach kolejowych w niedalekiej przyszłości powinny wpłynąć na wzrost prędkości handlowej w przewozach intermodalnych i podnieść ich konkurencyjność w stosunku do innych gałęzi transportu. W 2015 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą ładunków osiągnął poziom 4,6%. Był wyższy o 0,4 pkt. proc. niż w 2014 r. W wykonanej pracy przewozy intermodalne stanowiły 7,3% (wzrost udziału w porównaniu z 2014 r. o 0,5 pkt. proc.).

Z roku na rok zauważalny jest spadek udziału w rynku głównego gracza PKP Cargo S.A. Wzrasta rola pozostałych przewoźników. W 2012 r. udział PKP Cargo S.A. w rynku przewozów intermodalnych kształtował się na następującym poziomie: wg masy 64,7% oraz wg pracy przewozowej 71,5%. W 2015 r. wyniósł natomiast odpowiednio: 44,9% i 50,4%.

Rys. 1. Udział przewoźników w przewozach intermodalnych wg:



Źródło: Opracowanie własne UTK/

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na to, że masa i praca przewozowa wzrosła między 2014 i 2015 r. odpowiednio o ok. 8,2% i 9,3%, wzrosła również liczba jednostek i TEU.

Tab. 1. Charakterystyka transportu intermodalnego w latach 2014 i 2015

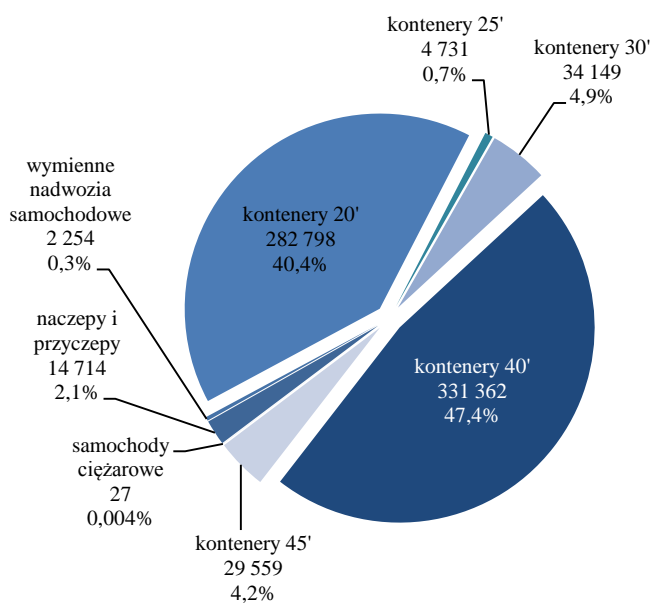
	2014	2015	Zmiana
masa ładunków	9 601 tys. ton	10 386 tys. ton	+8,2%
praca przewozowa	3 402 mln t-km	3 718 mln t-km	+9,3%
liczba jednostek	699 tys.	745 tys.	+6,6%
liczba TEU	1,114 mln	1,152 mln	+3,4%

/Źródło: Opracowanie własne UTK/

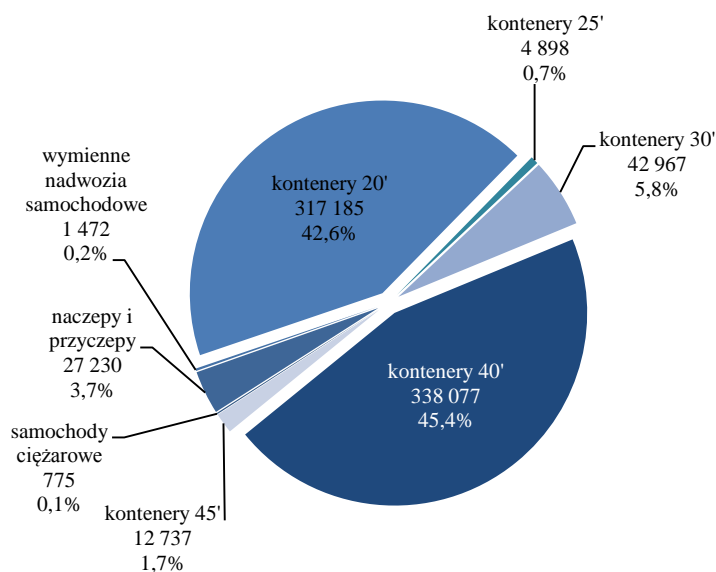
W 2015 r. w stosunku do 2014 r. zmieniła się struktura wielkości przewożonych kontenerów. Jednocześnie zwiększyła się ich masa. Wzrósł udział kontenerów 20-stopowych z poziomu 40,4% do poziomu 42,6%, a spadł największych kontenerów (40- i 45-stopowych) z 51,6% do 47,1%. Udział ładunków nieskontenerowanych jest niski, ale wzrost za sprawą niemal dwukrotnego wzrostu liczby przewiezionych naczep i przyczep samochodowych.

Rys. 2. Udział poszczególnych kontenerów:

w 2014 r.



w 2015 r.

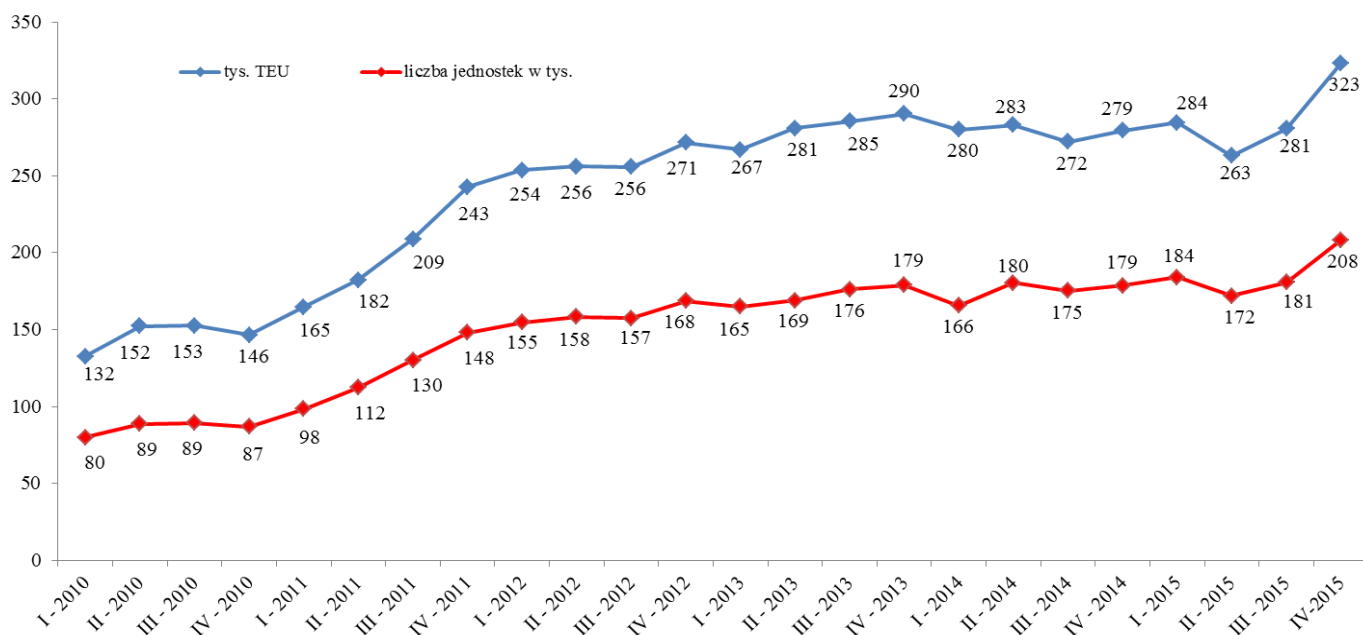


/Źródło: Opracowanie własne UTK/

Biorąc pod uwagę dane za lata 2014-2015, dynamika wzrostu masy i pracy przewozowej zmalała w 2015 r. względem 2014 r. do poziomu 8-9%, ale zwiększyła się dynamika wzrostu liczby jednostek (z 1,5% do 6,5%). Liczba TEU wzrosła w 2015 r. względem 2014 r. o 3,4 pkt. proc.

Zwraca uwagę duży wzrost liczby jednostek intermodalnych oraz TEU w IV kwartale 2015 r. Wynika on ze zwiększenia ruchu tranzytowego, w szczególności z Chin. Dodatkowy wzrost odnotowano w zakresie eksportu i importu oraz w komunikacji krajowej, gdzie wzrósł transport biomasy przy wykorzystaniu kontenerów.

Rys. 3. Liczba TEU i liczba jednostek intermodalnych w transporcie kolejną w ujęciu kwartalnym od 2010 r.



Źródło: Opracowanie własne UTK/

2. Terminale intermodalne i ich przepustowość

Polski transport intermodalny według bieżących danych uzyskanych od terminali przeładunkowych oraz z informacji zamieszczanych przez nie na oficjalnych stronach internetowych wykorzystuje czynnie 31 terminali. Polska dysponuje stosunkowo dużą liczbą terminali kontenerowych na tle krajów europejskich. Średnia gęstość w przeliczeniu na powierzchnię kraju wynosi około 1 terminala na dziesięć tysięcy km². Niemniej jednak w krajach wysoko rozwiniętych takich jak choćby Niemcy oraz, w których transport intermodalny jest kluczowym sektorem rynku kolejowego, średnia gęstość kształtuje się na poziomie 4,2 terminala na dziesięć tysięcy km².

Tab. 2. Terminale kontenerowe w przewozach intermodalnych*

Nazwa i miejsce położenia	Powierzchnia całkowita terminalu [ha]	Powierzchnia składowa [TEU]	Maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [TEU]	Udział w maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej (%)
BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy - Gdynia	66,2	20 000	1 200 000	19,46%
Brzeski Terminal Kontenerowy - Brzesko	10,5	5 000	108 000	1,75%
Cargosped Terminal Kontenerowy - Gliwice	6,5	1 800	128 000	2,08%
Cargosped Terminal Kontenerowy - Poznań Franowo	2,14	1 280	83 000	1,35%
Centrum Logistyczne w Malaszewiczach	14,06	1 872	223 830	3,63%
Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II Sp. –Swarzędz-Jasin	10	8 000	75 000	1,22%
DB Port Szczecin Sp. z o.o.	12,7	3 500	120 000	1,95%
Deepwater Container Terminal - DCT Gdańsk S.A.	49	29 000	1 500 000	24,33%

Erontrans Terminal Kontenerowy w Radomsku	1,2	2 000	10 000	0,16%
Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie	1,6	2 000	16 000	0,26%
Europort – Malaszewicze Duże	13	1 300	80 000	1,30%
Euroterminal Sławków Sp. z o.o.	91	3 500	284 810	4,62%
Gdański Terminal Kontenerowy S.A. – Gdańsk	6,7	4 000	70 000	1,14%
Gdynia Container Terminal S.A. – Gdynia	19,6	8 200	429 000	6,96%
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Poznań	2	1 200	40 000	0,65%
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa	8	2 000	100 000	1,62%
Lubelski Terminal Kontenerowy - Drzewce	2,5	2 500	13 000	0,21%
Ostsped Intermodal - Szamotuły	2	1 000	15 000	0,24%
PCC Intermodal – Terminal PCC Brzeg Dolny	9	2 700	110 000	1,78%
PCC Intermodal – Terminal PCC Gliwice	5	2 900	150 000	2,43%
PCC Intermodal – Terminal PCC Kutno	11	4 000	250 000	4,05%
Polzug Hub Terminal Poznań - Gądki	16	1 500	385 400	6,25%
Polzug Terminal Dąbrowa Górnicza	16	1 400	233 600	3,79%
Polzug Terminal Kontenerowy Pruszków	4,46	1 500	96 000	1,56%
Port Handlowy Świnoujście – Terminal Kontenerowy	20	2 000	70 000	1,14%
Schavemaker Kąty Wrocławskie	5	2 700	75 000	1,22%
Terminal Kontenerowy Łódź Olechów	8,4	5 000	80 000	1,30%
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Radomsko	6,41	2 500	33 280	0,54%
Terminal Kontenerowy Warszawa – Cargosped Sp. z o.o.	2,4	1 200	77 000	1,25%
Spedcont - Terminal Kontenerowy Warszawa GI. Towarowa	1,86	1 500	60 000	0,97%
Terminal PCC Dębica	5	1 200	50 000	0,81%

* dane opracowane na podstawie informacji przekazanych przez poszczególne terminale oraz w oparciu o informację z oficjalnych stron terminali.

Z informacji przekazanych przez przewoźników kolejowych widać, że pomimo stopniowego rozwoju infrastruktury punktowej w Polsce transport intermodalny jest nadal dużo mniej konkurencyjny niż w pozostałych krajach europejskich. Jakość infrastruktury punktowej i liniowej w krajach europejskich wpływa znacząco na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu. W Polsce nadal stan techniczny terminali, brak odpowiedniego sprzętu przeładunkowego oraz niedostateczna długość torów za- i wyładunkowych utrudniają uruchamianie przez kolej regularnych połączeń. Obecnie wiele terminali wymaga rozbudowy i modernizacji. Przewoźnicy wielokrotnie zwracali uwagę na ograniczenia przepustowości dla infrastruktury punktowej. Potrzebna jest rozbudowa układu torowego przy dojeździe do określonego terminalu jak i budowa torów postojowych dla pociągów oczekujących na przeładunek w określonym terminalu. Modernizacje infrastruktury prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. niejednokrotnie wpływają na konieczność wyboru przez przewoźników okrężnych dróg w dojeździe do danego terminalu. Powoduje to wzrost kosztów po stronie przewoźników i wydłużenie czasu dostawy towarów. Transport intermodalny z wykorzystaniem kolei traci przez to potencjalnych klientów.

Polski transport kolejowy, przy realizacji przewozów intermodalnych, w 2014 r. obsługiwał miesięcznie blisko 93 tysiące TEU (*twenty-foot equivalent unit* – miara odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20 stopowego). W 2015 r. biorąc pod uwagę przewozy po III kwartałach miesięcznie obsługiwano 92 tysiące TEU. Analizując możliwości przeładunkowe poszczególnych terminali kontenerowych widać, że największym potencjałem w chwili obecnej dysponują terminale w Gdańsku i Gdyni. Ich zdolność przeładunkowa wynosi blisko

52% ogólnych możliwości przeładunkowych wszystkich terminali na terytorium kraju. Terminale w Gdańsku i Gdyni rocznie są w stanie obsłużyć blisko 3 200 000 TEU.

W środkowej części Polski - terminale w Warszawie, Pruszkowie, Łodzi i Kutnie posiadają 11% udziału w rocznym potencjale przeładunku TEU, a Na Górnym Śląsku - Sławków, Gliwice, Dąbrowa Górnicza blisko 13%. Patrząc na lokalizację terminali na terytorium Polski zauważalne są dysproporcje w ilości infrastruktury punktowej w poszczególnych rejonach kraju. W ocenie przewoźników zachodnia część Polski jest lepiej rozwinięta w tym aspekcie od części wschodniej. Na wschodniej granicy potrzebna jest rozbudowa infrastruktury punktowej celem wykorzystania potencjału Polski jako kraju tranzytowego. Obecnie terminal w Małaszewiczach, zapewnia rocznie przeładunek niespełna 5 % (383 830 TEU) ogólnego wolumenu w krajowym transporcie intermodalnym. Rozbudowa infrastruktury punktowej powinna być skorelowana z inwestycjami w infrastrukturę drogową. Bez odpowiednich dróg o określonej przepustowości (drogi ekspresowe, autostrady) terminale intermodalne tracą na wartości dla ewentualnych klientów.

Rys. 4. Lokalizacja terminali kontenerowych wykorzystywanych w realizacji przewozów intermodalnych w 2015 r.

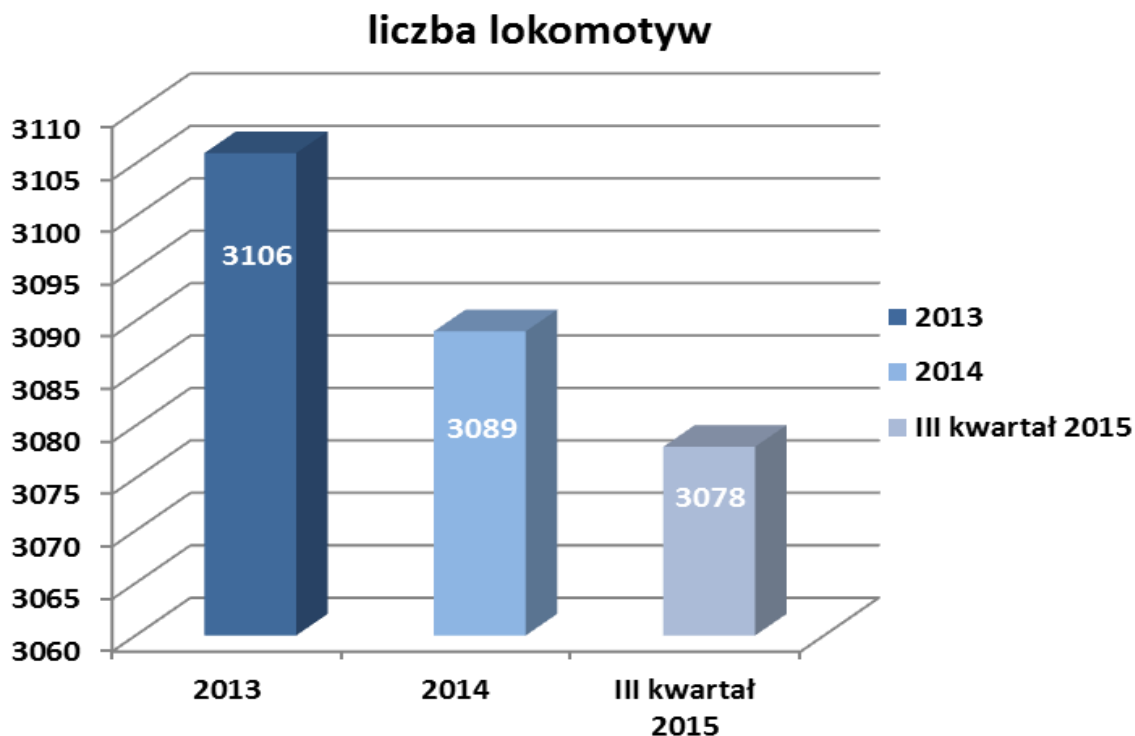


/Źródło: Opracowanie własne UTK/

3. Struktura taboru służącego do realizacji przewozów intermodalnych w Polsce

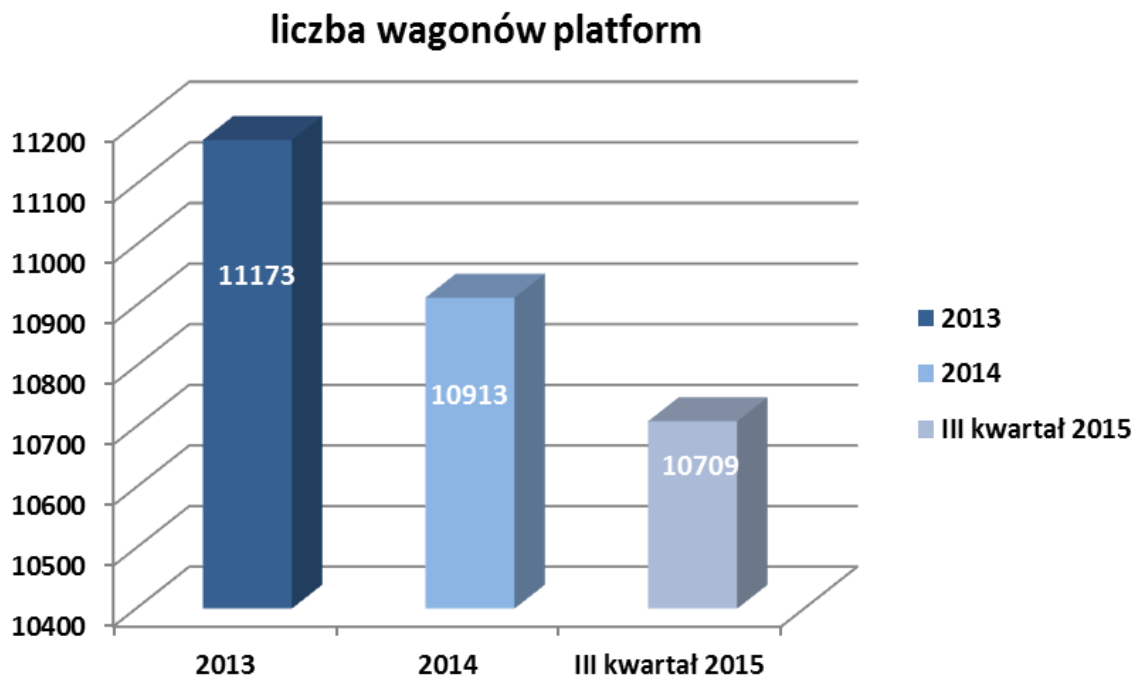
Tabor kolejowy służący do realizacji przewozów intermodalnych w Polsce jest wysoko wyeksploatowany. W 2013 r. średni wiek lokomotyw będących w posiadaniu przewoźników realizujących przewozy intermodalne wyniósł 34,6 roku, w 2014 r. 35,6 roku, a na koniec III kwartału 2015 r. 36,1 roku. W analogicznym okresie średni wiek wagonów platform kształtował się na poziomie 30 lat. Analizując dane dotyczące taboru pozostającego w dyspozycji przewoźników, w latach 2013-2014 oraz stan na koniec III kwartału 2015 r. zanotowano spadek liczby lokomotyw oraz wagonów platform. W 2013 r. przewoźnicy posiadali 3 106 szt. lokomotyw, w 2014 r. 3 089 szt., a na koniec III kwartału 2015 r. ich poziom wyniósł 3 078 szt. Liczba użytkowanych przez przewoźników platform spadła z 11 173 szt. w 2013 r. do poziomu 10 913 szt. w 2014 r. a na koniec III kwartału ich stan wyniósł 10 709 szt.

Rys. 5. Tabor trakcyjny przewoźników intermodalnych w latach 2013-2014 oraz stan na koniec III kwartału 2015 r.



/Źródło: Opracowanie własne UTK/

Rys. 6. Tabor wagonowy przewoźników intermodalnych w latach 2013-2014 oraz stan na koniec III kwartału 2015 r.



/Źródło: Opracowanie własne UTK/

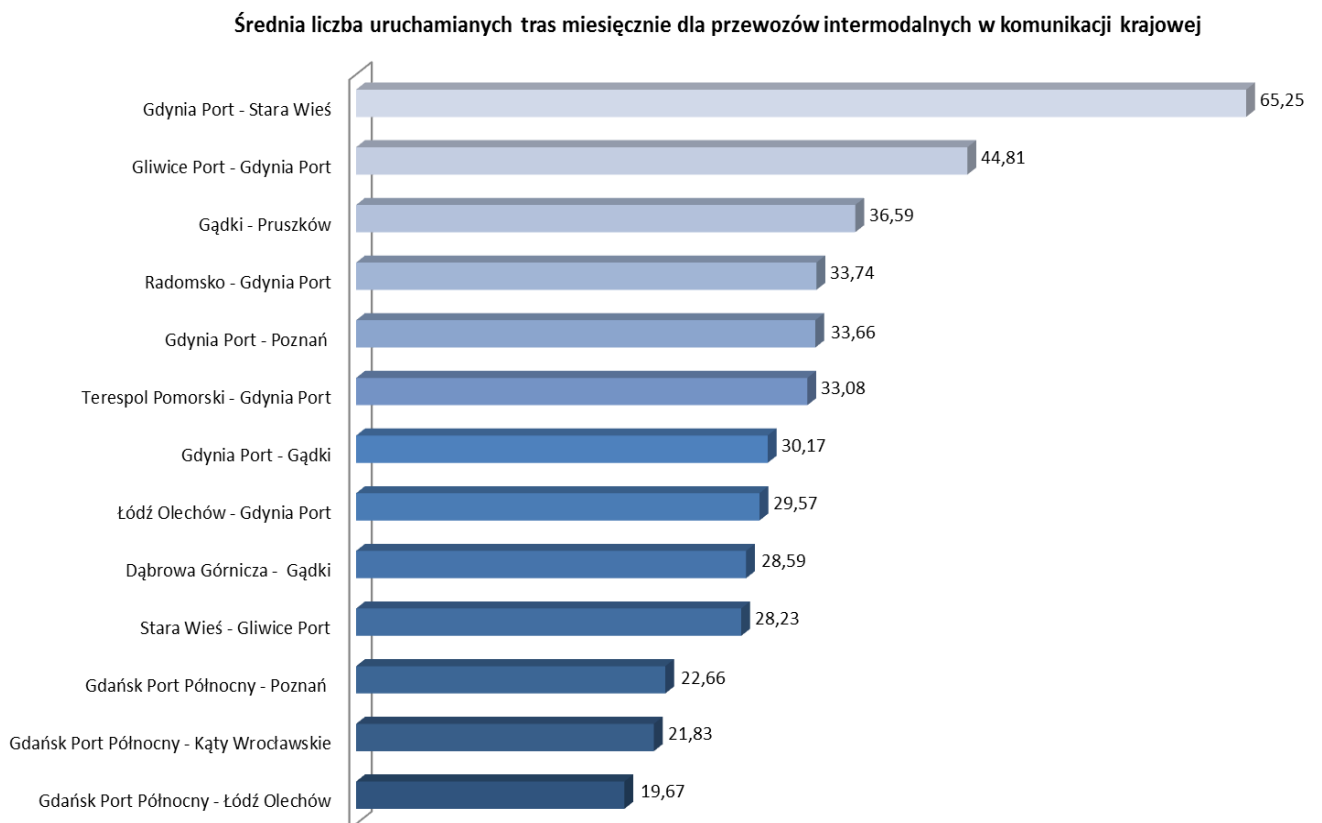
Proces wymiany taboru kolejowego w Polsce przebiega powoli, co w konsekwencji nie wpływa znacząco na poszerzenie oferty przewozowej. Wielu przewoźników uzależnia swoje plany inwestycyjne od pozyskania długoletnich kontraktów przewozowych.

4. Trasy, na których realizowane są przewozy intermodalne w komunikacji krajowej

W 2014 r. licencjonowani przewoźnicy kolejowi uruchamiali miesięcznie około 1700 tras intermodalnych. Średnia odległość przewozów kształtowała się na poziomie 354 km. Odległość ta na przestrzeni ostatnich lat systematycznie spada. Oznacza to, że opłaca się wykonywać te przewozy na coraz mniejsze odległości. Transport intermodalny w komunikacji krajowej obejmował głównie przewozy z oraz do miast portowych Gdyni i Gdańska. W najbliższych latach należy spodziewać się, że miasta portowe w dalszym ciągu będą kluczowe dla transportu intermodalnego. Rozwój terminali w trójmiejskich portach wymaga korelacji z inwestycjami w infrastrukturę oraz poszukiwania alternatywnych tras dla przewozów. Bez tych działań w perspektywie najbliższych lat potencjalny wzrost wielkości TEU przeładowywanego w portach nie będzie mógł być przejęty przez sieć kolejową w województwie pomorskim.

Analizując siatkę połączeń, na których realizowane są przewozy intermodalne w Polsce widać, że poza wspomnianymi połączeniami z miastami portowymi przewozy odbywają się głównie w środkowej i zachodniej części kraju. W dalszym ciągu brak jest regularnych połączeń we wschodnich regionach. Wpływ na to niewątpliwie ma brak odpowiedniej infrastruktury punktowej oraz niska przepustowość infrastruktury liniowej. Prowadzone remonty przez zarządcę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przynoszą co prawda poprawę stanu technicznego infrastruktury ale nadal do blisko 50% infrastruktury istnieją mniej lub bardziej poważne zastrzeżenia. Sytuacja ta przedkłada się na znaczne obniżenie prędkości rozkładowych jak i wprowadzanie dużej ilości ograniczeń.

Rys. 7. Średnia liczba uruchamianych tras miesięcznie dla przewozów intermodalnych w komunikacji krajowej



/Źródło: Opracowanie własne UTK/

5. Trasy, na których realizowane są przewozy intermodalne w komunikacji międzynarodowej

Transport intermodalny w komunikacji międzynarodowej na przestrzeni ostatnich lat był wyższy w stosunku do przewozów krajowych. Mierzac wykonaną pracą przewozową wyniósł 70,6% (transport krajowy jedynie 29,4%). Ze względu na niską jakość parametrów linii kolejowych (w tym średnią prędkość handlową) rentowność przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei wzrasta wraz z odległością przewozów. Na krótszych dystansach kolej nadal nie jest w stanie konkurować z transportem drogowym.

W Polsce w latach 2010-2014 średnia odległość przewozów intermodalnych systematycznie spadała z poziomu blisko 429 km do 354 km. Jednak utrzymuje się nadal na wysokim poziomie, w 2015 r. wyniosła 358 km. Przewozy intermodalne w komunikacji międzynarodowej w 2014 r. obejmowały głównie przewozy pomiędzy Polską a Niemcami oraz Białorusią i Czechami. W wymianie handlowej eksport-import z Niemcami uruchomiono ponad 260 tras miesięcznie. Analogicznie w wymianie z Białorusią w 2015 r. uruchomiono ponad 130 tras miesięcznie. W przewozach pomiędzy Polską a Czechami było uruchomionych blisko 70 tras miesięcznie.

Ważną rolę w przewozach intermodalnych w komunikacji międzynarodowej odgrywa relacja Swarzędz - Rotterdam. W ostatnich latach widać, że rośnie rola tego regularnego połączenia. Przewoźnicy uruchamiają średnio ponad 22 trasy miesięcznie w tej komunikacji. Pociągi ze Swarzędza do Rotterdamu trasę o długości 1000 km pokonują przeciętnie w około 20 godzin. Stanowi więc to realną alternatywę dla przewozów transportem drogowym.

Jeżeli chodzi o połączenia tranzytowe główną trasą były przewozy z Terespoła (granica z Białorusią) do Kunowic (granica z Niemcami). Przewoźnicy średnio uruchamiali w tym kierunku 136 tras intermodalnych w miesiącu. Duże znaczenie również odgrywała trasa z Zebrzydowic (granica z Czechami) do Terespoła na której średnio w ciągu miesiąca przewoźnicy uruchamiali 91 pociągów. W przewozach tranzytowych w 2014 r. łącznie przewoźnicy uruchamiali miesięcznie około 340 tras intermodalnych. Należy zauważyć, że w dalszym ciągu tranzyt przez Polskę jest niższy niż można by oczekiwać. Pomimo dogodnego położenia geograficznego Polski jako kraju tranzytowego dla transportu kolejowego wiele towarów w relacjach Zachód-Wschód omija terytorium naszego państwa. Przewozy kolejowe ładunków np. z Chin do Niemiec takich jak np. tekstylia, elektronika czy też części do urządzeń i maszyn mechanicznych odbywają się głównie drogą morską. Transport kolejowy pomimo krótszego czasu dostawy nadal nie jest konkurencyjny wobec przewozów statkami. Wpływ na taką sytuację mają niewątpliwie niezadawalające parametry infrastruktury przekładające się na niską prędkość handlową oraz długie procedury związane z przekraczaniem granicy i wjazd/wyjazd z obszaru Unii Europejskiej. Nie bez znaczenia dla rozwoju przewozów tranzytowych ma sytuacja polityczna na linii Unia Europejska – Rosja. Rynek rosyjski wykazuje wyraźnie mniejszy popyt na produkty importowane. Jednocześnie wprowadzone przez Rosję embargo handlowe negatywnie odbiło się na tranzycie. Wspomniane problemy polityczne jak i techniczne powodują niewątpliwie problem z wykorzystaniem potencjału tranzytowego Polski jak i poszukiwanie alternatywnych dróg transportowych.

Rys. 8. Średnia liczba uruchamianych tras miesięcznie dla przewozów intermodalnych w komunikacji międzynarodowej



/Źródło: Opracowanie własne UTK/

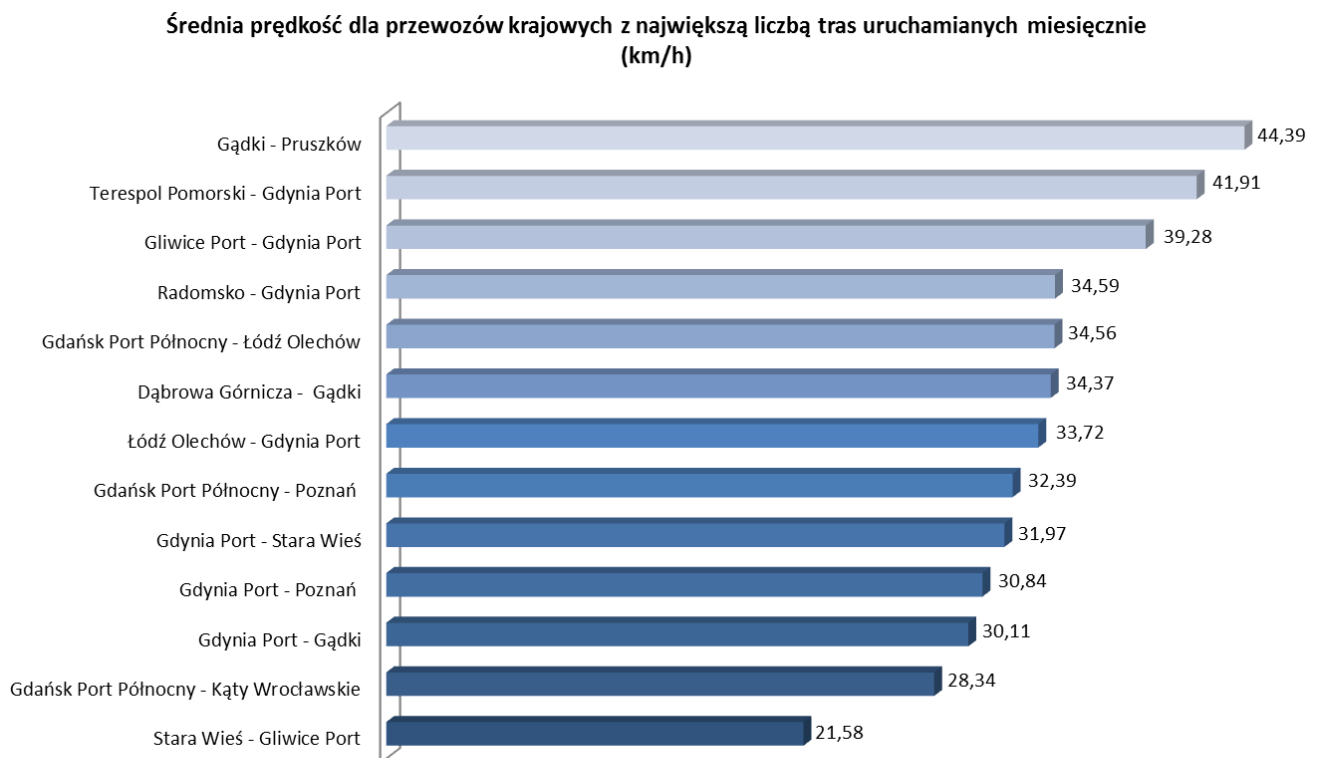
6. Średnie prędkości dla najczęściej uczęszczanych tras w komunikacji krajowej

Analizując średnie prędkości dla najczęściej uczęszczanych tras intermodalnych w komunikacji krajowej widać, że w przewozach intermodalnych prędkości są wyższe od średniej prędkości handlowej dla ogólnego wolumenu przewozów towarowych. W 2014 r. średnia prędkość dla przewozów intermodalnych w komunikacji krajowej kształtowała się na poziomie 28 km/h podczas gdy dla wszystkich przewozów towarowych wyniosła 23 km/h. Najwyższa średnia prędkość w komunikacji krajowej wynosiła 44,4 km/h i dotyczyła trasy z Gądek do Pruszkowa. Przewozy z Gądek do Pruszkowa stanowiły jednocześnie trzecią pod względem średniomiesięcznej liczby uruchomień trasę w krajowych przewozach intermodalnych. Stosunkowo wysoką prędkość w komunikacji krajowej wynoszącą 41,9 km/h odnotowano na trasie z Terespoła Pomorskiego do stacji Gdynia Port oraz ze stacji Gliwice Port do stacji Gdynia Port gdzie kształtowała się na poziomie 39,3 km/h. Prędkości na pozostałych trasach krajowych były znacznie niższe.

Najczęściej uruchamiana trasa intermodalna w komunikacji krajowej (średnio 65,3 uruchomień miesięcznie) miała średnią prędkość wynoszącą niespełna 32 km/h.

Pociągi po remontowanych liniach jeżdżą zbyt wolno, a to z kolei wpływa na konieczność wydłużenia czasu pracy maszynistów i dodatkowe związane z tym problemy i wyzwania logistyczne (np. zmiana obsady maszynistów). Również ważną kwestią jest niepełne wykorzystanie potencjału lokomotyw będących w posiadaniu przewoźników. Powyższe czynniki generują wzrost kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw. Z punktu widzenia potrzeb klienta, dla którego kluczową kwestią jest czas dostawy, niska prędkość przewozowa w transporcie intermodalnym ogranicza konkurencyjność transportu kolejowego wobec drogowego.

Rys. 9. Średnia prędkość dla przewozów krajowych z największą liczbą tras uruchamianych miesięcznie (km/h)



/Źródło: Opracowanie własne UTK/

7. Średnie prędkości dla najczęściej uczęszczanych tras w komunikacji międzynarodowej

Porównując średnie prędkości dla najczęściej uczęszczanych tras intermodalnych w komunikacji międzynarodowej ze średnimi prędkościami w komunikacji krajowej widać, że w przewozach międzynarodowych średnie prędkości są wyższe.

Średnia prędkość dla przewozów intermodalnych w komunikacji międzynarodowej w 2014 r. kształtowała się na poziomie 35 km/h podczas gdy dla przewozów krajowych wynosiła 28 km/h. Najwyższa prędkość w komunikacji międzynarodowej wynosząca blisko 47 km/h dotyczyła trasy Kuźnica Białostocka Granica do Białostok Fabryczny oraz od granicy w Kunowicach do Warszawy Pragi i wynosiła blisko 44 km/h.

Pomimo, że prędkości dla poszczególnych tras w komunikacji międzynarodowej są relatywnie wyższe na tle prędkości w innych przewozach towarowych nadal występowanie zamknięć torowych zarządzanych jednocześnie w wielu lokalizacjach ogranicza przelotowość linii i zmusza do korzystania z tras objazdowych. Dla przewozów intermodalnych istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost konkurencyjności w stosunku do innych gałęzi transportu jest czas przewozu i terminowość dostawy. Przy obecnym stanie infrastruktury i jednocześnie występujących „wąskich gardłach” mamy sytuację, w której to średnie prędkości są znacznie mniejsze niż w innych państwach Unii Europejskiej.

Rys. 10. Średnia prędkość dla przewozów międzynarodowych z największą liczbą tras uruchamianych miesięcznie (km/h)



/Źródło: Opracowanie własne UTK/

8. Wnioski

Transport intermodalny z udziałem kolei wymaga wieloletniego i wieloaspektowego programu wsparcia aby móc konkurować z transportem drogowym. W ocenie uczestników rynku, dla przewozów intermodalnych istotne jest stworzenie preferencyjnych zasad dostępu do infrastruktury. Przewozy intermodalne, zakwalifikowane do przewozów towarowych otrzymują trasy z niższym priorytetem, co ma niekorzystny wpływ na czas przejazdu. Wprowadzenie podobnych zasad dla pociągów intermodalnych jak i pociągów pasażerskich pozwoliłoby na skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenie atrakcyjności kolejowych przewozów kontenerowych. Duże znaczenie dla wsparcia rozwoju transportu intermodalnego mają również inwestycje w modernizację infrastruktury oraz rozbudowę i budowę nowych terminali przeładunkowych (w tym w portach morskich) oraz powstanie regionalnych centrów logistycznych w pobliżu dużych aglomeracji miejskich. Likwidacja zamknięć torowych oraz podniesienie prędkości handlowej są czynnikami skłaniającymi do zawierania długoterminowych kontraktów.

Stabilna polityka wsparcia transportu intermodalnego w dłuższej perspektywie czasu pozwoli na zmniejszenie dysproporcji pomiędzy Polską, a krajami Unii Europejskiej. Polska powinna czynnie uczestniczyć w działaniach na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. Położenie geograficzne Polski przy poprawnej sytuacji politycznej na świecie stwarza szansę na to, że możemy stać się liczącym partnerem w wymianie handlowej i przewozach tranzytowych. Przez terytorium Polski przechodzą dwa istotne korytarze transportowe. Przebieg korytarzy kształtuje się następująco:

- korytarz nr 5 Bałtyk – Adriatyk: Gdynia/Świnoujście – Katowice – Ostrawa/Žylyna – Bratysława/Wiedeń/Klagenfurt – Udine – Wenecja/Triest/Bolonia/Rawenna/Graz – Maribor – Lublana – Koper/Triest.
- korytarz nr 8 Morze Północne – Bałtyk: Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia – Akwizgran/Berlin – Warszawa – Terespol/Kowno (w perspektywie możliwe przedłużenie do Medyki do 2020 r. oraz o odcinek Kowno – Ryga – Tallin).

Rozwój obu korytarzy poparty właściwą polityką państwa stanowi realną szansę dla przewozów intermodalnych w komunikacji międzynarodowej.

Sprawnie funkcjonujące przewozy kolejowe polegające na przeniesieniu znacznej części towarów z dróg na tory powinny być rozpatrywane również w aspekcie korzyści w postaci ograniczenia kosztów zewnętrznych ponoszonych przez budżet państwa. Odciążenie dróg niewątpliwie wpłynęłoby na zmniejszenie liczby wypadków oraz związane z tym ograniczenie liczby roszczeń ofiar poszkodowanych w zdarzeniach komunikacyjnych. Transport intermodalny zgodnie z polityką Unii Europejskiej wpisuje się w ramy proekologicznego środka przewozowego.