

Transport intermodalny w Wielkopolsce w świetle badań ankietowych wśród interesariuszy

Intermodal transport in Wielkopolska in the view of the stakeholders' survey

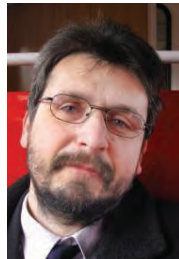


Michał Beim

doktor

Instytut Melioracji, Kształtowania
Środowiska i Geodezji,
Uniwersytet Przyrodniczy w
Poznaniu

michal.beim@gmail.com



Bartosz Mazur

doktor

niezależny konsultant

mazur185@poczta.onet.pl



Andrzej Soczówka

doktor

Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk
o Ziemi

andrzej.soczowka@us.edu.pl



Robert Zajdler

doktor

Wydział Administracji i Nauk
Społecznych, Politechnika
Warszawska

info@zajdler.eu

Streszczenie: W artykule podjęto próbę scharakteryzowania transportu intermodalnego w Wielkopolsce, w szczególności w kontekście rynkowych uwarunkowań jego rozwoju. Przeprowadzone badania były realizowane metodą wywiadu z pytaniami otwartymi. Celem było przeanalizowanie możliwości rozwoju transportu intermodalnego przez pryzmat deklaracji podmiotów otoczenia gospodarczego, będących klientami systemu transportowego. Badania pozwoliły na wskazanie określonych prawidłowości w zakresie obsługi transportowej oczekiwanej przez podmioty otoczenia gospodarczego. Największe znaczenie mają czynniki związane z długoletnią współpracą ze sprawdzonymi przewoźnikami i zadowolenie z takiego stanu rzeczy. W powiązaniu z rozbudową układu drogowego pogarsza to pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego. Wśród respondentów dominuje dążność do zachowania status quo i raczej bierna postawa w zakresie kształtowania transportu. Wyjątkiem są w tym względzie podmioty realizujące strategię społecznej odpowiedzialności korporacji, w których zrównoważony rozwój jest inkorporowany w siatkę celów firmy. Rozwój tej idei stanowi czynnik potencjalnego wzrostu znaczenia transportu intermodalnego.

Słowa kluczowe: Transport intermodalny; Transport drogowy; Transport kolejowy; Terminale intermodalne

Abstract: The paper attempts to characterize an intermodal transport in Wielkopolska, in particular in the context of market conditions for its development. The studies were conducted by an interview with open questions. The aim was to examine the possibility of development of intermodal transport by survey with stakeholders and customers. The study allowed us to identify certain regularity in terms of transport service operators expected by stakeholders. The most important are factors associated with long-term cooperation with reliable transport companies. The expansion of road system diminishes the competitive position of intermodal transport. Among the respondents dominates the desire to maintain the status quo rather passive attitude in shaping the model of transport. Only entities implementing the strategy of corporate social responsibility, where sustainability is incorporated into their objectives have contrary attitude. The development of this idea is a factor in a potential increase in the importance of intermodal transport.

Keywords: Intermodal transport; Road transport; Rail transport; Intermodal terminal

Celem niniejszego artykułu jest naświetlenie aktualnego stanu rozwoju transportu intermodalnego na terenie województwa wielkopolskiego, a także próba wskazania kierunków i perspektyw jego rozwoju, w oparciu o zrealizowane badania ankietowe przeprowadzone wśród różnych grup interesantów metoda wywiadu pogłębio-

nego. Przesłanką doboru tematu jest ciągle rosnące zainteresowanie Unii Europejskiej rozwojem tego rodzaju transportu, tak aby poprzez zwiększenie udziału transportu kolejowego osiągać cele polityki transportowej, ogólnogospodarczej oraz środowiskowej [11] [12].

Krajowy dorobek literaturowy do-

tyczący transportu intermodalnego nie jest zbyt obszerny. Większość prac to artykuły dotyczące: funkcjonujących lub proponowanych rozwiązań technicznych, omawiające przepisy, dokumenty strategiczne, komentujące powszechnie dostępne dane statystyczne, opisujące transport intermodalny w kontekście systemów

logistycznych, czy też wskazujące na potencjalne korzyści uzyskiwane dzięki rozwojowi transportu intermodalnego. Artykuły te w niewielkim stopniu dotyczą obszaru Wielkopolski. Tym niemniej, w transporcie intermodalnym dostrzega się potencjał rozwojowy i szanse dla rozwoju wielu regionów [6]. W literaturze zagranicznej godne uwagi jest natomiast opracowanie T.A. Mathisena i T.-E. S. Hansena [7], w którym autorzy dokonali szczegółowego przeglądu literatury i obecnego stanu badań w transporcie intermodalnym.

Przeprowadzone badania nawiązują do koncepcji międzygałęziowego równoważenia transportu poprzez poprawę usług logistycznych w obszarze kolejowym [3]. Równocześnie obserwacje dotyczące rynku transportowego wskazują niską skuteczność prowadzonych działań, czego wyrazem jest dominująca rola transportu drogowego, bez perspektyw raptownej zmiany tego stanu rzeczy [10].

Mając na względzie różnice we wzajemnej substytucji i komplementarności poszczególnych gałęzi transportu, w artykule podniesiono przede wszystkim aspekt możliwości zastępowania transportu drogowego poprzez kolej, przyjmując wiodącą rolę transportu morskiego w przypadku obsługi obrotów gospodarczych skali globalnej. Pominięcie lotnictwa transportowego wynika przede wszystkim z założeń metodycznych, gdyż tego rodzaju transport cechuje się w naturalny sposób koniecznością organizacji przewozu „ostatniej mili” oraz wykorzystaniem do przewozu wysokowartościowych przesyłek o niewielkiej masie. Żeglugę śródlądową pominięto natomiast z racji śladowego udziału w przewozach w Polsce, co znalazło potwierdzenie wśród respondentów (żaden nie deklarował jakiegokolwiek wykorzystania czy zainteresowania w tym obszarze).

Zrealizowane badania mają w znacznej części charakter badań pierwotnych. Jest to naturalna konsekwencja przyjęcia punktu widzenia użytkownika, tak aby w możliwie najpełniejszy sposób odzwierciedlić

jego postrzeganie transportu intermodalnego i na tej podstawie opracować określone wnioski. Zbieranie danych pierwotnych realizowane było w oparciu o metodę CATI – formularz badawczy zawierał przede wszystkim pytania otwarte, jednak badanie było możliwe przede wszystkim w związku z instytucjonalnym charakterem respondentów. Odmowy udziału w badaniu zdarzały się sporadycznie, natomiast część respondentów pomijała odpowiedzi na część pytań z racji tajemnicy handlowej lub tłumacząc się brakiem specjalistycznej wiedzy (dotyczy podmiotów silnie rozwijających outsourcing obsługi transportowej). W wybranych przypadkach wywiady przeprowadzane były w formule osobistej rozmowy.

Przeprowadzone badania należy zaliczyć do badań behawioralnych, ponieważ kluczowym ich aspektem jest postrzeganie rzeczywistości i bazowanie na opiniach o charakterze jakościowym. Zebrane w toku wywiadów informacje zestawiono z danymi statystycznymi. Przytoczone w opracowaniu dane faktograficzne znajdują swoje źródła w oficjalnych zestawieniach instytucji publicznych, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

Wielkopolska jako obszar rozwoju usług intermodalnych

Kluczowym czynnikiem, predestynującym województwo wielkopolskie do lokalizacji działalności logistycznej w dziedzinie transportu intermodalnego jest jego położenie. Patrząc od strony zachodniej granicy kraju Poznań jest

pierwszym dużym miastem w Polsce, położonym bezpośrednio przy zelektryfikowanej linii kolejowej o dobrych parametrach (klasa linii D3, $V_{max} \geq 80$ km/h) [14]. Tym samym transport kolejną na większe odległości w skali europejskiej ma w Wielkopolsce zdecydowanie najlepsze warunki rozwoju, lepsze niż w innych regionach kraju.

Przejawem silnej pozycji Wielkopolski pod względem rozwoju transportu intermodalnego jest także duże nasycenie regionu infrastrukturą terminalową. W świetle danych Urzędu Transportu Kolejowego (mapa terminali intermodalnych, stan na wrzesień) 2015 r., spośród wszystkich regionów liczebność terminali intermodalnych w Wielkopolsce jest największa, zaś pod względem zdolności przeładunkowych Wielkopolska ustępuje w zasadzie jedynie naturalnemu liderowi, tj. Pomorza, gdzie występuje rozbudowana infrastruktura portowa.

Przyjmując perspektywę potrzeby międzygałęziowego równoważenia podziału modalnego transportu kluczowe znaczenie dla rozwoju transportu intermodalnego mają trzy kierunki inwestycji, tj.:

- inwestycje w zakresie infrastruktury punktowej transportu intermodalnego,
- inwestycje w zakresie linii kolejowych,
- inwestycje w tabor przeznaczony do przewozów intermodalnych.

Zarówno na poziomie krajowym, jak i na poziomie regionalnym występuje znaczna przewaga w zakresie alokacji na rzecz transportu drogowego, co pogarsza pozycję konkurencyjną pozostałych form przewozu. Porównanie

Tab. 1. Międzygałęziowe porównanie nakładów na inwestycje wspierane środkami unijnymi w okresie 2007-2013

| | Transport drogowy* | | | Transport kolejowy** | | |
|--|--------------------|-------|----------------|---------------------------|---------|----------------|
| | Wartość całkowita | | Dofinansowanie | Wartość całkowita [mln €] | | Dofinansowanie |
| | [mln €] | | [mln €] | [mln €] | [%] *** | |
| Szczebel krajowy | 13 811,4 | 100,0 | 11 570,6 | 6 096,3 | 4,4 | 4 877,1 |
| Szczebel regionalny – woj. wielkopolskie | 380,7 | 83,8 | 256,4 | 158,7 | 1,1 | 81,2 |

* na poziomie krajowym uwzględniono jedynie wsparcie w ramach POIiS, drogi były także wspierane poprzez szereg innych działań (tereny wiejskie, rewitalizacja, programy transgraniczne i inne)

** dla zapewnienia porównywalności danych w obu przypadkach włączono także nakłady na tabor kolejowy, choć w przypadku programu regionalnego był to wyłącznie tabor pasażerski

*** jako poziom odniesienia (100%) przyjęto nakłady na transport drogowy na szczeblu krajowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie [13] i [15]

Tab. 2. Projekty wsparte środkami Funduszu Spójności, przeznaczone na rozbudowę infrastruktury terminalowej w Wielkopolsce w latach 2007-2013

| Tytuł projektu | Podmiot realizujący | Wartość inwestycji [zł] | Dofinansowanie unijne [zł] |
|---|---|-------------------------|----------------------------|
| Budowa terminalu intermodalnego w Kórniku koło Poznania | HHLA Intermodal Polska sp. z o.o. | 165 399 804,61 | 55 286 032,40 |
| Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego w miejscowości Jasin k. Poznania | Centrum Logistyczne Inwestycyjne Poznań II sp. z o.o. | 39 824 168,09 | 13 875 285,26 |
| Budowa i wyposażenie kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo – Etap IA | PKP CARGO SA | 25 912 282,56 | 9 428 007,03 |
| Razem: | | 231 136 255,30 | 78 589 324,69 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Mapa Dotacji UE – serwis internetowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju <http://www.mapadotacji.gov.pl/> (dostęp 24.09.2015 r.)

nakładów inwestycyjnych na drogi i kolej w obszarze dwóch programów operacyjnych, wspieranych funduszami unijnymi, zawarto w tabeli 1.

W naturalny sposób poprawa pozycji konkurencyjnej transportu intermodalnego jest generowana przez inwestycje terminalowe. Tego rodzaju projekty mogły uzyskiwać wsparcie unijne – pozwoliło ono na realizację szeregu projektów; projekty zrealizowane w Wielkopolsce ujęto w tabeli 2.

Specyfika skali transportu kolejowego sprawia, że w przypadku parku taborowego nie można mówić o jego przyporządkowaniu do konkretnego regionu. Tabor spełnia swoje funkcje w całym obszarze kolejowym, który z racji postępującej liberalizacji rozpatrywać należy w kontekście całej Europy. Mimo to zakres przyjętych do realizacji projektów taborowych w transporcie intermodalnym, przedstawiony w tabeli 3, daje pewien obraz zjawiska.

Aby poprawić konkurencyjność transportu intermodalnego konieczna jest jednak przede wszystkim poprawa parametrów linii kolejowych, której efektem będzie skrócenie czasu jazdy pociągów towarowych na średnie i dłuższe odległości, a także poprawa ich nośności. Potrzeby inwestycyjne w tym zakresie są znaczne, zwłaszcza wobec dużej masy pociągów kontenerowych, a tymczasem dotychczasowe działania w dużej mierze ogniskują swoją uwagę na poprawie warunków dla realizacji połączeń pasażerskich.

Transport intermodalny w świetle wywiadów

Przeprowadzone w trakcie badania wywiady realizowane były zasadniczo

z dwoma grupami podmiotów. Z jednej strony rozmowy prowadzone były wśród klientów systemu transportowego, tak aby rozpoznać ich potrzeby obsługi transportowej. Podejście takie jest zgodne z zasadą stawiania klienta na pierwszym miejscu. Z drugiej strony wywiady prowadzone były też z podmiotami branży transportowej, w tym z operatorami terminali intermodalnych. Dzięki takiemu ujęciu możliwe było poznanie wewnętrznych warunków i barier rozwoju usług intermodalnych, ale także zderzenie oczekiwań klientów z możliwościami i planami rozwojowymi dostawców. Strukturę respondentów i przestrzenne ich rozmieszczenie na obszarze województwa wielkopolskiego przedstawiono na poniższych rysunkach 1 i 2. Arkusz wywiadu pogłębionego, w zależności od respondowanej grupy, zawierał od kilku do kilkunastu otwartych pytań, dotyczących m.in. postrze-

gania polityki transportowej państwa w zakresie transportu intermodalnego, zmian zachodzących w branży w ostatnich latach, wyboru sposobu transportu oraz czynników determinujących ten wybór.

Zebrane opinie użytkowników transportu potwierdzają dominację transportu drogowego w obsłudze transportowej otoczenia gospodarczego, a Wielkopolska nie jest raczej regionem istotnie odbiegającym od reszty kraju. Wśród respondentów korzystających z usług transportowych wyróżnić można przede wszystkim następujące grupy:

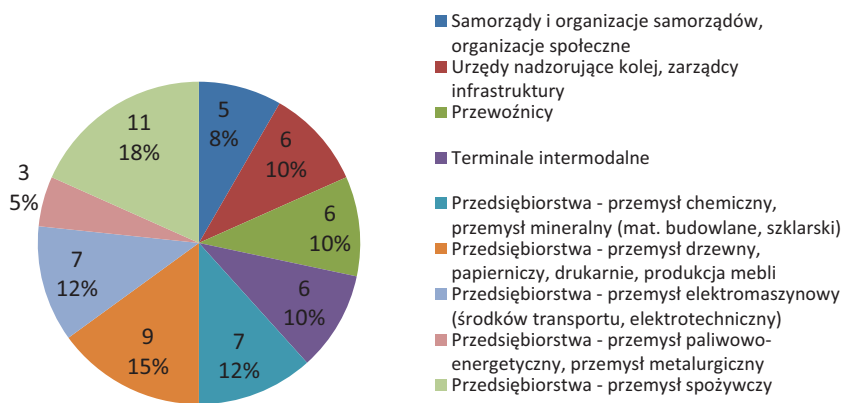
- duże podmioty, świadomie kształtujące sieć powiązań logistycznych, niejednokrotnie wykorzystujące dedykowane połączenia kolejowe, ujmowane w stałym rozkładzie jazdy,
- podmioty średniej wielkości („typowe”), prowadzące działalność w skali regionalnej lub krajowej, niekoniecznie aspirujące do roli liderów w zakresie oferty rynkowej,
- podmioty innowacyjne, wdrażające strategię społecznej odpowiedzialności korporacji (CSR – corporate social responsibility), w odniesieniu do których trudno jest wskazać specyfikę branżową (różne branże).

Powyższy podział – stanowiący pewne umowne rozróżnienie wynikające

Tab. 3. Rozwój parku taborowego przewozów intermodalnych w oparciu o środki Funduszu Spójności w latach 2007-2013

| Tytuł projektu | Podmiot realizujący | Wartość inwestycji [zł] | Dofinansowanie unijne [zł] |
|--|-------------------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Zakup nowych i używanych platform podkontenerowych (wagonów intermodalnych) do obsługi połączeń intermodalnych | POLZUG Intermodal Polska Sp. z o.o. | 135 713 027,11 | 33 037 738,32 |
| Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80' do przewozu kontenerów | PKP CARGO SA | 117 077 670,00 | 28 508 700,00 |
| Zakup taboru intermodalnego dla Rail Polska Sp. z o.o. | Rail Polska Sp. z o.o. | 51 257 366,86 | 12 501 796,80 |
| Rozwój transportu intermodalnego w Pruszczu Gdańskim poprzez zakup naczeł do przeładunku pionowego | Erontrans Sp. z o.o. | 43 837 974,90 | 10 692 189,00 |
| Zakup lokomotyw manewrowych do obsługi terminali intermodalnych | POLZUG Intermodal Polska Sp. z o.o. | 38 266 900,00 | 9 321 000,00 |
| Wzrost konkurencyjności przewozów intermodalnych poprzez zastosowanie wagonów do przewozu kontenerów ciężkich | Laude Smart International SA | 34 838 151,00 | 6 905 010,00 |
| Razem: | | 420 991 089,87 | 100 966 434,12 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Mapy Dotacji UE – serwisu internetowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju <http://www.mapadotacji.gov.pl/> (dostęp 24.09.2015 r.)



1. Struktura respondentów w badaniu, źródło: opracowanie własne

zarówno z wielkości przedsiębiorstwa, jak i charakteru udzielanych odpowiedzi – pozwala stwierdzić, iż do pierwszej grupy – dużych podmiotów – należał blisko co trzeci respondent. Druga grupa – przedsiębiorstw średniej wielkości stanowiła ponad połowę respondentów.

Dominującym rozwiązaniem w zakresie obsługi transportowej dostaw i dystrybucji jest powierzenie tej dziedziny podmiotom wyspecjalizowanym, zaś wśród dwóch podstawowych kryteriów doboru kooperantów w tym zakresie wskazywane są: cena oraz długotrwała, dobra współpraca. W niektórych przypadkach outsourcing obsługi transportowej danego podmiotu był do tego stopnia silny, że trudno było znaleźć osobę, która byłaby w stanie udzielić bliższych informacji w zakresie postrzegania przez dany podmiot perspektyw rozwoju transportu intermodalnego.

Wśród podmiotów, które można zaklasyfikować jako „typowe”, niska znajomość zagadnień związanych z transportem intermodalnym wynikała w dużej mierze z zadowolenia z bieżącej sytuacji, w której całość transportu zewnętrznego jest w zadowalający sposób obsługiwana przez transport samochodowy. Co więcej, wśród barier rozwoju mających źródło w sferze transportu, niektóre firmy wymieniały czasowe niedobory specjalistycznego taboru samochodowego, co wymuszało korzystanie z rozwiązań intermodalnych.

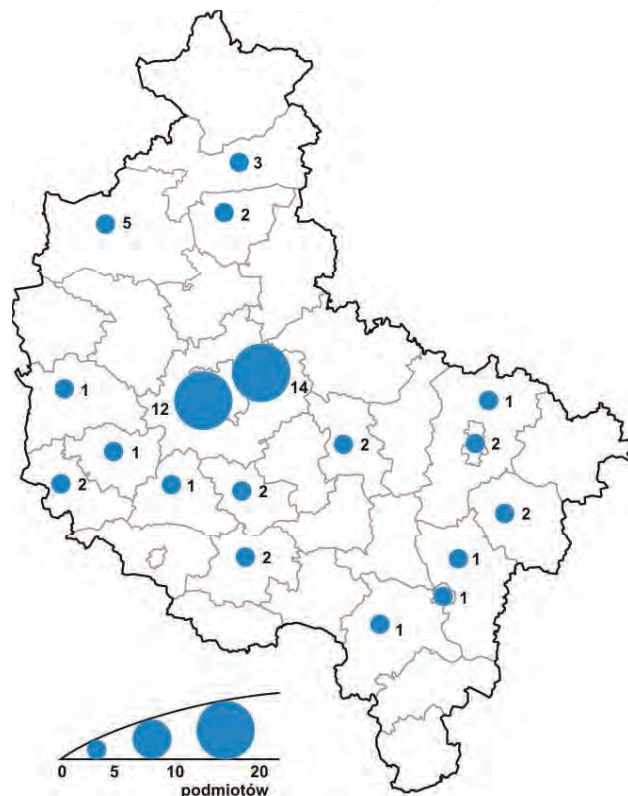
Wyłączając podmioty duże, których skala działalności determinuje wykorzystanie kolei do transportu materia-

łów, podzespołów i wyrobów z racji dużej degeneracji kosztu jednostkowego, także wśród niektórych podmiotów o mniejszych obrotach występowało zainteresowanie usługami intermodalnymi. Tego rodzaju postawa dominuje wśród podmiotów, które w ramach swojej strategii biznesowej rozwijają koncepcję CSR. W ten sposób włączają one długofalową efektywność społeczną w bieżące decyzje zarządcze.

Wśród barier zmian w podziale międzygałęziowym transportu ładunków wymienia się także znaczny rozwój usług logistycznych bazujących

wyłącznie na transporcie drogowym. Przede wszystkim chodzi tu o centra dystrybucyjne i powierzchnie magazynowe, lokalizowane bez dostępu do sieci kolejowej, natomiast z dobrą dostępnością drogową. Ich rozwój sprawia, że inwestycje w intermodalne centra dystrybucyjne, wykorzystujące transport kolejowy, w tym intermodalne pociągi stałej częstotliwości, cechują się niesatysfakcjonującą stopą zwrotu.

Zebrane uwagi wskazują tym samym na dużą trudność w kreowaniu multimodalnych łańcuchów transportowych dalekiego zasięgu z wykorzystaniem transportu kolejowego. Bariery w rozwoju transportu intermodalnego tkwiące w nim samym dostrzegają także respondenci z sektora transportu. Szczególnie problemy związane z próbą skokowego nadrobienia wieloletnich zaniedbań w zakresie infrastruktury kolejowej generują bariery w płynnym przepływie ładunków, a część z tych zjawisk jest bezpośrednio postrzegana nawet przez respondentów ze środowiska kolejowego. Za najbardziej destruk-



2. Przestrzenne rozmieszczenie respondentów na obszarze Wielkopolski
Objaśnienia: Na rysunku pominięto 3 podmioty mające siedzibę na terenie miasta Warszawy oraz po 1 podmiocie z siedzibami w województwach: lubuskim i łódzkim
źródło: opracowanie własne

cyjny ich aspekt postrzega się brak synchronizacji czasowej poszczególnych inwestycji, niejednokrotnie realizowanych na równoległych ciągach komunikacyjnych, wiodących w tym samym kierunku. O skali przestrzennego oddziaływania tego rodzaju problemów najlepiej świadczy natomiast fakt dużej częstości wskazywania jako głównego problemu utrudnionego dostępu do portów bałtyckich w Trójmieście (równoczesne prace modernizacyjne wszystkich linii kolejowych wybiegających z Trójmiasta), zatem na obszarze dość odległym od Wielkopolski.

Ocena polityki transportowej państwa pod względem potrzeb transportu intermodalnego

Tak intensywny rozwój transportu intermodalnego w Wielkopolsce nie byłby możliwy bez wsparcia funduszami unijnymi. Dla wielu przedsiębiorców możliwość pozyskania zewnętrznego wsparcia stanowiła bezpośredni impuls do podjęcia decyzji o inwestycjach. Krytycy poddawali natomiast stronę formalną tych funduszy: brak elastyczności w stosunku do składanych wniosków, utrudniający reakcje na potrzeby rynku czy brak funduszy przydzielanych na poziomie regionalnym.

Respondenci wskazywali również na brak spójnej polityki państwa odnośnie terminali intermodalnych. Należy podjąć decyzję, czy wsparcie publiczne powinno służyć tworzeniu dużej sieci małych terminali, czy też kilkunastu dużych terminali (po 1 lub 2 na region)? Popyt na małe terminale ze względu na lokalizację przemysłu w największych aglomeracjach oraz na koszty funkcjonowania terminali jest ograniczony. Duży potencjał dostrzegali natomiast w terminalach świadczące zintegrowane usługi logistyczne.

Zdaniem interlokutorów realizowane w ostatnich latach inwestycje kolejowe nie zawsze sprzyjają rozwojowi transportu intermodalnego. Wymownym tego przykładem jest skracanie torów stacyjnych wskutek zabudowy rozjazdów o większym promieniu

łuku. Umożliwiają one jazdę z wyższą prędkością na kierunku zwrotny, co jest pożądane z punktu widzenia ruchu pasażerskiego, sam proces jednak niejednokrotnie prowadzi do utrudnień w ruchu towarowym – krótsze tory stacyjne sprawiają, że pociągi towarowe nie mieszczą się w obrębie stacji, ze wszystkimi tego konsekwencjami. Problemem jest również dokonywana w trakcie modernizacji linii – likwidacja bocznic. Z punktu widzenia przedsiębiorców planujących rozwijać działalność logistyczną, barierą są niewspółmiernie wysokie koszty budowy nowych rozjazdów na bocznicę i włączania ich w systemy sterowania ruchem kolejowym. Planowanie rozwoju transportu intermodalnego utrudnia ponadto sposób wyliczania kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej – preferencyjne stawki ustalane są każdego roku, najczęściej jedynie z kilkutygodniowym wyprzedzeniem. Przy niewielkiej różnicy kosztów w stosunku do transportu drogowego, brak stabilności poddaje w wątpliwość rentowność planów inwestycyjnych.

Barriere infrastrukturalne w rozwoju transportu intermodalnego występują nie tylko w transporcie kolejowym, ale również - drogowym. W obecnej sytuacji [16], nawet na drogach krajowych odcinki o wyższej nośności poprzeplatane są odcinkami o gorszych parametrach, co utrudnia sprawne pokonywanie „ostatniej mili”. Jednakże w trakcie modernizacji, nie zapewniana jest ich pełnej nośności, tj. podniesienia dopuszczalnego obciążenia do 11,5 tony na oś. Respondenci oczekiwali takich działań również w stosunku do dróg wojewódzkich i wybranych powiatowych. Z punktu widzenia przewoźników towarów priorytetem stają się obwodnice miejscowości, a niekoniecznie drogi szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe). Przedsiębiorcy kolejowi intermodalni zwracali natomiast uwagę na fakt, że brak efektywnej kontroli nacisków na oś prowadzi do nieuczciwej konkurencji ze strony transportu drogowego. Dzieje się to pomimo ustanowionej kontroli masy na wyjazdach z portów.

Z kolei przedstawiciele terminali zwracali uwagę na konieczność ochrony planistycznej terenów przemysłowych i logistycznych przed niekontrolowaną suburbanizacją. Obecność obiektów logistycznych obniża wartość sąsiednich gruntów, co sprzyja spekulacjom na rynku nieruchomości, zachęcając do zakupu w celach rozwoju budownictwa mieszkaniowego i wytaczania procesów z uwagi na hałas.

Należy nadmienić, że niektórzy interlokutorzy wyrażali również opinie, iż przestrzenne rozmieszczenie inwestycji kolejowych oraz ich charakter dużo bardziej wspierają rozwój połączeń intermodalnych z niemieckimi i holenderskimi portami, niż z polskimi. Zdaniem rozmówców, mając na uwadze dobro krajowych portów, należy mocno zintensyfikować działania inwestycyjne na rzecz kolejowych przewozów towarowych w relacji północ-południe.

Wnioski

Do podstawowych wniosków z przeprowadzonych analiz zaliczyć należy przede wszystkim:

- rozbieżne oczekiwania poszczególnych aktorów,
- występowanie różnorodnych barier rozwoju transportu intermodalnego, w tym wykształconej przez wieloletnie zaniedbania bariery świadomościowej w otoczeniu,
- niski stopień synchronizacji inwestycji, niejednokrotnie niweczący działania na rzecz rozwoju transportu intermodalnego,
- niską świadomość możliwości wykorzystywania transportu intermodalnego wśród respondentów,
- dominację transportu drogowego w obsłudze klientów „typowych”.

Wśród zagrożeń transportu intermodalnego wymienić należy specyficzne kierunki dekarbonizacji transportu drogowego. Nie bez przyczyny wśród innowacji przyczyniających się do poprawy efektywności i konkurencyjności transportu w świetle polityki unijnej wymienia się raczej innowacje w ramach transportu samochodowego,

a nie działania na rzecz zmiany modalnej z dróg na kole i żegluga śródlądową [8]. Działania takie osłabiają presję na przenoszenie ładunków z dróg na tory.

Dla odmiany interesującym kierunkiem badań jest rosnące znaczenie CSR oraz wpływ tego zagadnienia na podejmowane przez sektor otoczenia decyzje w zakresie obsługi transportowo-logistycznej. Branża logistyczna, jako dziedzina gospodarowania, jest podatna na wprowadzanie CSR, ponadto działania w obszarze społecznej odpowiedzialności przedsiębiorczości mogą stać się źródłem wartości dodanej dla klienta [9]. Następuje także stopniowy rozwój formalnoprawnych ram społecznej odpowiedzialności korporacji [4], jednakże należy zauważyć, że stopień postrzegania istotności tego zagadnienia jest różny. W szczególności w krajach aspirujących do rozwoju, w tym w Polsce, ciągle przeważa aprecjacja dla krótkookresowych korzyści finansowych kosztem długofalowego rozwoju organicznego, a deklaracje wdrażania społecznej odpowiedzialności w przypadku części podmiotów nie znajdują pokrycia w realnych działaniach [1]. Zebrane w wywiadach dane zdają się potwierdzać przytoczone piśmiennictwo.

Z perspektywy kreowania polityki rozwojowej województwa, Wielkopolska jest w naturalny sposób predestynowana do wykorzystania swojego korzystnego położenia geograficznego. Rola obecnego atutu, jakim jest bliskość czasowa granicy niemieckiej kolejną o względnie dobrych parametrach, będzie powoli, stopniowo niwelowana. W dłuższym okresie można spodziewać się zmian w zakresie kierunków rozwoju transportu, choć trudno jest w chwili obecnej wyrokować, w jakim stopniu rozwinięta transkontynentalna droga wymiany przy użyciu połączenia kolejowego [2], a w jakim – transport morski wykorzysta szansę żeglugi przejściem północno-wschodnim [5]. Duże nasycenie terminalami województwa, a zwłaszcza aglomeracji poznańskiej sprawia natomiast, że niezależnie od kierunków rozwoju powiązań dale-

kiego zasięgu (kolej transsyberyjska, żegluga via Bałtyk lub żegluga via Hamburg i Rotterdam) przedsiębiorcy wielkopolscy będą mieć zapewnioną dostępność do usług intermodalnych wysokiej jakości. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Chrzanowski I.H., Business ethics and social responsibility in the transition economies, *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, nr 3(32)/2014, s. 27-37.
- [2] Czubiński R., Pociąg Łódź – Chengdu: od importu do zrównoważonej wymiany, *Rynek Kolejowy* nr 8-9/2015, s. 40-41.
- [3] Eng-Larsson F., Norrman A., Modal shift for greener logistics – exploring the role of the contract, *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 44, iss. 10, s. 721-743 (nr 10/2014).
- [4] Gołębiowska E., Instytucjonalne ramy społecznej odpowiedzialności organizacji w UE, *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, nr 4(33)/2014, s. 18-25.
- [5] Grzybowski M., Północna Droga Morska. Alternatywny morski szlak komunikacyjny między Europą Północną i Dalekim Wschodem, *Logistyka*, nr 2/2015, s. 9-11.
- [6] Igliński H., Rozwój transportu intermodalnego a wzrost atrakcyjności inwestycyjnej aglomeracji poznańskiej, *Logistyka* nr 2/2014, s. 40-43.
- [7] Mathisen T.A., Hanssen T.-E. S., The academic literature on intermodal freight transport, *Transportation Research Procedia*, vol. 3, 2014, s. 611–619.
- [8] Motowidlak U., Przegląd działań w zakresie poprawy efektywności paliwowej i redukcji emisji CO2 pojazdów ciężarowych, „Gospo-

darka Materiałowa & Logistyka”, nr 6/2015, s. 22-30.

- [9] Piecyk M.I., Björklund M., Logistics service providers and corporate social responsibility sustainability reporting in the logistics industry, *„International Journal of Physical Distribution & Logistics Management”*, vol. 45, iss. 5, s. 459-485 (5/2015)
 - [10] Pieriegud J., Polski rynek usług transportu samochodowego i kolejowego – bilans dziesięciolecia w Unii Europejskiej, *„Logistyka”*, nr 1/2015, s. 8-12
 - [11] Wronka J., Transport intermodalny/kombinowany w polityce transportowej Polski, *„Przegląd Komunikacyjny”* nr 8/2015, s. 12-17
 - [12] Wronka J., Transport intermodalny/kombinowany w polityce transportowej Unii Europejskiej, *„Przegląd Komunikacyjny”* nr 8/2015, s. 6-11
- Akty normatywne i kierownictwa wewnętrznego:*
- [13] Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007-2013, wersja 4.0 zaakceptowana decyzją Komisji Europejskiej z dnia 27 stycznia 2014 roku
 - [14] Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Warszawa 2014
 - [15] Uszczegółowienie Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013, wersja 7.12 przyjęta uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 10 września 2015 roku.
 - [16] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2015 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Dz. U. z 2015 r., poz. 802)