

## STRESZCZENIE

Transport intermodalny, niezależnie od zmian politycznych i gospodarczych, rozwija się. Zmianie ulegają jedynie jego kierunki. W dobie dynamicznych zmian kierunków handlu zagranicznego rośnie potencjał gospodarczy Chin. Sprawia to, że zarówno morskie, jak i lądowe szlaki handlowe stale rozwijają się. Dzięki coraz większemu zróżnicowaniu ładunków, a także polityce transportowej Chin (*One Belt One Road*, czyli tzw. Inicjatywa Pasa-Drogi) rośnie rola przewozów intermodalnych z wykorzystaniem transportu kolejowego. Oprócz dotychczasowych korytarzy przez Rosję i Kazachstan, rośnie rola tzw. południowego korytarza biegnącego przez kraje Azji Środkowej do Iranu, a następnie przez kraje kaukaskie, Morze Czarne i Ukrainę do Polski. Obecnie obserwuje się wiele inwestycji w infrastrukturę kolejową w Azji oraz Europie. Budowane są nowe odcinki sieci, takie jak na przykład przeprawa przez Przełęcz Kamczik w Uzbekistanie oraz budowa linii Astara-Raszt w Iranie. Istniejące odcinki sieci są modernizowane i dostosowywane do rosnących przewozów ładunków.

W Polsce korytarz jedwabnego szlaku (E20) ma wlot na przejściu granicznym z Białorusią (Brześć-Terespol), skąd biegnie na zachód do przejścia granicznego z Niemcami (Słubice-Frankfurt). Rosnące przewozy intermodalne powodują na wschodnim przejściu granicznym zatory spowodowane wydłużoną odprawą celną oraz koniecznością przeładunku pomiędzy różnymi rozstawami szyn (1520/1435 mm). Polska administracja dostrzegła zagrożenie osiągnięcia maksymalnej przepustowości tego przejścia granicznego, jednak już obecnie część ładunków intermodalnych do Europy Północnej i Zachodniej zostaje przekierowana do portów morskich na Bałtyku w Rosji i krajach nadbałtyckich. Niestabilność polityczna Rosji i Białorusi sprzyja rozwojowi południowego korytarza kolejowego, który biegnie również przez Polskę. Jego wlot to dwa przejścia graniczne z Ukrainą. Pierwsze to Mościska-Medyka, a drugie to Izow-Hrubieszów. Dalej korytarz (E30) biegnie przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Opole i Wrocław do przejścia granicznego z Niemcami (Bielawa Dolna-Horka).

Dokonana analiza porównawcza parametrów korytarzy transportu intermodalnego wskazuje na wąskie gardła występujące na tych korytarzach, bada dokumenty strategiczne pod kątem planowanych inwestycji i ocenia stan korytarzy transportu intermodalnego w Polsce w horyzontach czasowych 2025 i 2030.