



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Intermodal w Polsce – szansa czy wyzwanie?

W ramach prac Transportowego Obserwatorium Badawczego w dniu 1 lipca 2020 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych zorganizowało spotkanie eksperckie pod hasłem *Intermodal w Polsce – szansa czy wyzwanie?* W spotkaniu udział wzięli teoretycy i praktycy, przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, Komisji Europejskiej, środowiska naukowego, beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz biznesu. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną było to drugie spotkanie TOB zorganizowane on line.

Spotkanie otworzył **Paweł Engel** – Zastępca Dyrektora Departamentu Analiz Transportowych i Programowania w CUPT. Przedstawił cel spotkania. Spotkanie zostało podzielone na dwie części: kontekst szansy i kontekst wyzwania. Pan Dyrektor wyjaśnił, że jest to jednak podział tylko na potrzeby agendy. W toku prezentacji i 3 paneli miano zastanawiać się na co szansą dla Polski jest transport intermodalny i jakie ta szansa stawia wyzwania przed wszystkimi interesariuszami. Transport intermodalny powinien być traktowany jako system transportowy. Kolej nie jest odrębna od dróg. Konieczna jest otwartość na współpracę i wymianę informacji. Niezbędne jest dzielenie się danymi i uświadamianie wszystkim interesariuszom, że warto to robić.

Prezentację otwierającą przedstawił:

- **dr hab. Arkadiusz Kawa** - Dyrektor - Sieć Badawcza Łukasiewicz - Instytut Logistyki i Magazynowania – prezentacja pt. *Transport intermodalny w Polsce – najnowsze trendy*

Przesłaniem prezentacji była wypowiedź Prezesa UTK Pana I.Góry: „Intermodal łączy a nie dzieli. Dlatego mówimy o współdziałaniu a nie rywalizacji.” Prezentacja miała na celu wprowadzenie w temat transportu intermodalnego, którego historia sięga początku XVIII wieku. W tym czasie transportowano węgiel w kontenerach na kanale Bridgewater w Anglii. Wiele się wydarzyło od tego czasu. Dziś intermodalny transport towarowy odgrywa znaczącą rolę w całym łańcuchu dostaw i dystrybucji wielu krajów. Na jego rozwój na wpływ wiele trendów i megatrendów występujących w logistyce oraz gospodarce. Pan Dyrektor przedstawił również czynniki sprzyjające rozwojowi transportu intermodalnego w Polsce. Wśród obowiązujących trendów wskazał: cyfryzację, one stop shop, interoperacyjność, synchronodalność, współdzielenie, ekologiczność, e commerce.

Następnie odbył się pierwszy panel dyskusyjny pn. *Transport intermodalny w Polsce – szansą?* Dyskusja moderowana była przez **Pawła Engela** – Zastępcę Dyrektora Departamentu Analiz Transportowych i Programowania w CUPT a udział w niej wzięli:

Alicja Kozłowska – Dyrektor Departamentu Regulacji Rynku, Urząd Transportu Kolejowego

dr hab. Jana Pieriegud, prof. SGH – Katedra Badań nad Infrastrukturą i Mobilnością, Instytut Infrastruktury Transportu i Mobilności Szkoła Główna Handlowa

Maciej Gładys - Dyrektor Biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

Michał Litwin – Dyrektor Generalny, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Dyskusja rozpoczęła się od pytania „Transport intermodalny – szansą Polski na co?”. Wśród wymienianych odpowiedzi padały:

- Szansa dla kolei a tym samym rozwijania zrównoważonego transportu w Polsce i wpisywania się w politykę niskoemisyjności promowaną przez KE.
- Szansa na gromadzenie danych dzięki którym można w Polsce będzie tworzyć inteligentne specjalizacje intermodalowe w formie logistyki opartej na nowoczesnej infrastrukturze.
- Szansa na większe dochody budżetu państwa pochodzące z podatków VAT, CIT, akcyzy itd.

Pomimo znaczącego rozwoju punktowej infrastruktury intermodalnej, w Polsce udział transportu intermodalnego z wykorzystaniem pojazdu kolejowego szacowany na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego jest nadal niewielki. Obecnie większość przewozów kontenerowych z polskich portów morskich jest realizowana przewozem drogowym (około 80%). Niemniej rynek ten ma duży potencjał rozwoju. Podczas dyskusji zastanawiano się również co jest niezbędne do dalszego dynamicznego wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce. Z analiz CUPTu wynika, że infrastruktura kolejowa jest dobra i nie stanowi problemu.

Według Pana **Macieja Gładysi** największym problemem jest przepustowość sieci kolejowej. Konieczna jest przepustowość pozwalająca na osiągnięcie przez pociąg prędkości 120 km/h a nie jak ma to obecnie – 20 km/h. Ponadto konieczne jest ujednoczenie sieci – musi być ona na całej długości podróży w dobrym stanie. Trzeba również brać pod uwagę długość pociągów, sieć bocznic, infrastrukturę przeładunkową.

Zdaniem Pana **Michała Litwina** brakuje również sieci terminali i sieci bocznic na których będą prowadzone rozładunki na mniejszą skalę niż w wielkich portach. Potrzebne są przedsiębiorstwa intermodalowe różnej wielkości – a nie tylko kilku większych. Dużą konkurencję stanowi transport drogowy poruszający się po bardzo dobrej jakości drogach ekspresowych i autostradach. Sieć kolejowa jest modernizowana od dawna ale niestety z różnym skutkiem. Czynnikiem ekonomicznym są koszty w postaci opłat. Cała sieć kolejowa jest nimi objęta.

Pani **Alicja Kozłowska** wskazała, że na rentowność wpływa czas i koszt dostępu do infrastruktury załadunkowej i przeładunkowej. Ważne jest także planowanie inwestycji kolejowych. Wskazane byłoby prowadzenie w pierwszej kolejności inwestycji na najważniejszych trasach służących przewozowi towarów.

Zdaniem **Prof. Jany Pieriegud** bardzo ważna jest polityka transportowa i gospodarcza. Wskazane jest określenie priorytetów czy w Polsce nastawiamy się transport wewnątrz kraju, czy jednak na przewozy tranzytowe.

Na koniec dyskusji uczestnicy zostali zapytani o swoją wizję roli transportu intermodalnego w transporcie towarowym w Polsce w ciągu najbliższych 5 lat oraz w perspektywie 10-20 lat. Wśród odpowiedzi padły:

- Sprawny system wspierający polską gospodarkę i wpisujący się w politykę klimatyczną UE.
- Polska gospodarka oparta na przetwarzaniu danych.
- Wizja negatywna: transport intermodalny rozwijający się w ograniczonym zakresie.
- Wizja optymistyczna: poważne potraktowanie przez wszystkich interesariuszy, w tym rząd green deal policy i szerokie działania na rzecz wsparcia rozwoju transportu intermodalnego.

Następnie prezentację przedstawiła Pani **Aleksandra Krawucka** - Trans Tritia Project Manager pn. **Lokalizacja terminali intermodalnych na podstawie projektu Trans Tritia**. Zawierała ona główne założenia i wyniki projektu TRANS TRITIA - Poprawa koordynacji i planowanie transportu towarowego



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



na obszarze TRITIA realizowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Interreg Europa Środkowa. Projekt działa na rzecz usprawnienia strategicznego planowania na przejściach granicznych PL/CZ/SK, zwiększenia efektywności ekonomicznej i transportu przyjaznego środowisku. Celem projektu jest poprawa przepływu informacji, usprawnienie planowania i koordynacji działań między władzami regionalnymi, dysponentami sieci transportowych i zainteresowanymi podmiotami transportu towarowego oraz operatorami centrów i terminali logistycznych, identyfikacja barier w rozwoju systemu transportu towarowego na obszarze Tritii oraz identyfikacja potencjału regionów w obszarze transportu towarowego.

Drugi panel dyskusyjny pn. **Transport intermodalny – wyzwaniem?** moderowany był przez **Pawła Engela** – Zastępcę Dyrektora Departamentu Analiz Transportowych i Programowania w CUPT a udział w niej wzięli:

Maciej Brzozowski - Head of Representative Office in Poland Hafen Hamburg Marketing e.V.

Marcin Kamola - Sales Support Manager, DCT Gdańsk S.A.

Adam Kłós – Dyrektor Departamentu Handlowego. Port Gdańsk

Juliusz Skurewicz - Sekretarz Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

Dyskusja rozpoczęła się od pytania o wyzwania dla Portu w Hamburgu. 7 czerwca br. do portu w Hamburgu zawinął nowy okręt flagowy południowokoreańskiego przedsiębiorstwa żeglugowego „HMM Algeciras” (wcześniej Hyundai Merchant Marine). Przeładunek odbył się w Hamburgu w HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB). Wyładowano i załadowano w sumie 13 600 TEU (standardowe kontenery 20 stopowe). Niewątpliwie było to wyzwanie dla Portu, gdyż zdecydowanie łatwiej jest przyjąć dwa mniejsze statki niż jeden ogromny. Konieczna jest w takim przypadku optymalizacja zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz portu.

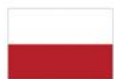
Port gdański stanowi aktualnie ogromny plac budowy, co jest nie lada wyzwaniem, żeby jednocześnie rozbudowywać i prosperować na dużą skalę. Bardzo ważne jest dobre zarządzanie. Niemniej jednak 2020 r. jest specyficznym rokiem z uwagi na pandemię. Trudno będzie powtórzyć sukces przeładunkowy z roku 2019.

DCT Gdańsk również zanotowało lekkie załamanie z uwagi na sytuację spowodowaną COVID-19. W tej chwili sytuacja powoli wraca do normy.

Pan **Juliusz Skurewicz** odniósł się do pytania o współczesne wyzwania zarządzania operacyjnego w łańcuchach dostaw. Zarządzaniem łańcuchem dostaw zajmuje się integrator w postaci firmy logistycznej. Obecnie zazwyczaj w grę wchodzi dwa przeładunki co istotnie podraża koszty. Jego zdaniem dużym problemem jest brak małych terminali. Pozwoliłyby one zniwelować przewagę transportu drogowego nad kolejowym. Analiza ciągów ładunkowych powinna decydować o zmianach w sieci terminali.

Zdaniem **Pana Adama Kłosa** konieczne jest budowanie strategii inwestycyjnej (dzisiejsze inwestycje projektowane były około 10 lat wcześniej). W Polsce plany rozwojowe są opracowywane ale nie dzieje się to jak w Hiszpanii, gdzie jest nadpodaż infrastruktury. Port wspiera również plany rozwojowe swoich operatorów. Z drugiej strony to rynek zdecyduje, które plany i działania powinny być zrealizowane. Celem portu jest sprawne działanie i wyprzedzenie konkurencji. Port nie będzie również inwestował w coś co nie daje mu korzyści.

Intermodal wymaga wysokiego wskaźnika terminowości połączeń i sprawnej obsługi pociągów przez przewoźników kolejowych na ostatniej mili: stacja portowa – terminal kontenerowy. Terminowa



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



wymiana składów skraca czas postoju pociągów na terminalach i tym samym zwiększa możliwość obsługi ich większej liczby. Sprawna obsługa pociągów wymaga też uproszczeń i poprawy ścieżki komunikowania się operatorów intermodalnych z terminalami kontenerowymi. Wdrożenie systemu elektronicznej wymiany informacji jest na pewno wyzwaniem ale też szansą dla transportu intermodalnego.

Zdaniem **Macieja Brzozowskiego** przewozy morskie raczej czeka stagnacja. Z drugiej strony nie może być mowy o morderczej walce na rynku. Jeśli ktoś zrobi coś lepiej, to jego działania powinny stanowić bodziec do planowania rozwoju u innych. W porcie w Hamburgu mają nowoczesny system IT umożliwiający sprawne zarządzanie – łączy on zarząd portu, przewoźnika i terminal. Dane wprowadzane są nie tylko przez człowieka ale również część zaciąga się automatycznie np. na podstawie zrobionych zdjęć wjeżdżających pociągów. Każdy port musi być również odpowiednio zabezpieczony przed cyberatakami. Atak na IT powoduje perturbacje dla całego systemu transportowego.

W porcie w Gdańsku również planują wdrożenie systemu optymalizującego zarządzanie. Na razie trwają analizy i inwentaryzacja potrzeb.

Pan **Juliusz Skurewicz** wskazywał na konieczność budowy zrównoważonego transportu złożonego ze wszystkich gałęzi transportu. Transport w Polsce powinien być zbudowany na komplementarności a nie rywalizacji. Łańcuch dostaw to nie tylko ruch towarów, ale i a może przede wszystkim ruch informacji o tych towarach. Zapewnienie właściwego obiegu i wymiany informacji między wszystkimi interesariuszami jest aktualnie największym wyzwaniem dla transportu intermodalnego w Polsce.

Pan **Marcin Kamola** zaznaczył, że informacje są bardzo ważnym elementem ale z drugiej strony, dostęp do informacji kosztuje. Ponadto trzeba wiedzieć jakie dane są potrzebne innym.

W podsumowaniu uczestnicy poproszeni zostali o nakreślenie wizji roli transportu intermodalnego w transporcie towarowym w Polsce w ciągu najbliższych 5 lat oraz w perspektywie 10-20 lat. Przedstawiciel port w Gdańsku życzyłby sobie, aby za jakiś czas przez port przechodziło tyle samo ton drobnicy skonteneryzowanej co w tej chwili towarów masowych. DCT chciałoby, aby nastąpiła zmiana trendów na rynku – wzrost konsumpcji w Azji a przeniesienie produkcji do Europy. Dla Portu w Hamburgu niezwykle ważne są przewozy kolejowe. Polska jest bramą dla Europy jeśli chodzi o przewóz towarów z Chin. Powinno być to rozwijane a chyba za mało się dzieje w tej kwestii.

Spotkanie zakończyło się 3im panelem stanowiącym pytanie otwarte: **Dobry program rozwoju transportu intermodalnego?** Swoje poglądy i sugestie w tej części przedstawili:

Mirosław Dybowski – Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej, Komisja Europejska

dr Tomasz Krawczyk - Business Development Director, IT-Logistics Sp. z o.o.

dr Michał Wolański – Szkoła Główna Handlowa