



## TARGI TRANSPORTU INTERMODALNEGO

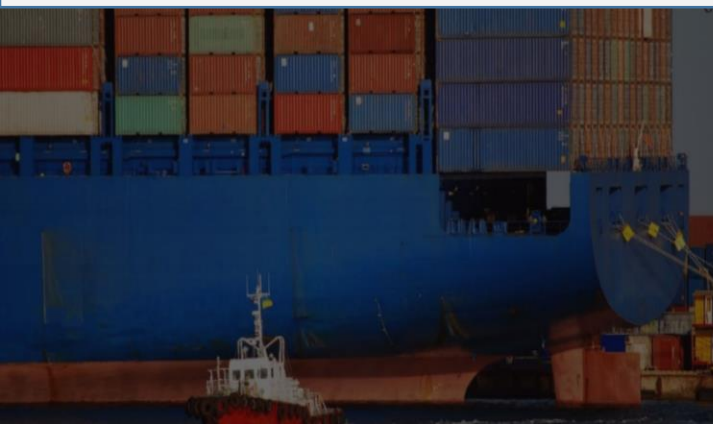


# KONFERENCJA TRANSPORT INTERMODALNY – INTEGRACJA PRZEWOZÓW ŚWIATOWYCH

22 - 23 MARCA 2017  
PTAK WARSAW EXPO

[www.intermodal-poland.com](http://www.intermodal-poland.com)

## WNIOSKI



Zarząd Krajowy Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP w dniach 22-24 marca 2017 r. zorganizował w Nadarzynie w PTAK WARSAW EXPO Targi transportu intermodalnego „InterModal 2017”. Były one częścią imprezy wystawienniczej obejmującej Międzynarodowe Targi Transportu, Spedycji i Logistyki oraz Targi Publicznego Transportu Zbiorowego „Warsaw Bus 2017”. W ramach Targów „InterModal 2017”, w dniach 22-23 marca 2017 r., odbyła się konferencja „Transport intermodalny - integracja przewozów światowych”. Dnia 22 marca miała miejsce debata transportowa zaś 23 marca dwie sesje plenarne, w których skupiono się na zagadnieniach związanych z transportem intermodalnym w kontekście wyzwań rynku światowego i rynku polskiego.

W trakcie konferencji zaprezentowano i omówiono możliwości rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce oraz wyzwania przed nim stojące. Prelegenci przedstawili przesłanki lepszego zintegrowania systemu transportowego oraz odnieśli się do kwestii tworzenia korzystnych warunków prawno-organizacyjnych i technicznych prowadzących do poprawy jakości usług przewozowych, racjonalnego wykorzystania infrastruktury transportowej oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Tematyka wystąpień obejmowała takie zagadnienia jak wsparcie rozbudowy sieci terminali intermodalnych, centrów logistycznych, integrację międzygałęziowych systemów transportowych oraz rewitalizację i modernizację śródlądowych dróg wodnych w Polsce poprzez tworzenie warunków do wzmocnienia współpracy międzygałęziowej poszczególnych przewoźników.

W ostatnich latach dynamicznie rozwija się polska infrastruktura transportowa.

Tylko w 2017 roku planowanych do oddania jest 31 odcinków dróg wysokiej jakości o łącznej długości około 400 km, z czego 312,4 km to drogi ekspresowe a 83,8 km to obwodnice. W 2018 roku planowanych do oddania jest 30 odcinków o łącznej długości ponad 425 km, w tym 382,3 km to autostrady i drogi ekspresowe. Natomiast w 2019 roku planowanych jest do oddania jest 31 odcinków dróg o łącznej długości ponad 470 km, w tym 430 km to autostrady i drogi szybkiego ruchu. W 2020 roku sieć polskich dróg szybkiego ruchu i autostrad powinna wynosić już około 4300 km, a według długofalowych planów strategicznych w 2030 roku będzie to około 7500 km.

W przypadku tak dynamicznego rozwoju infrastruktury drogowej można wręcz mówić o skoku cywilizacyjnym Kraju, który ma jednakże i taki aspekt transportowy, że na nowo wybudowanych drogach intensywnie wzrasta ruch ciężarowego transportu samochodowego, powodując w wielu wypadkach powstawanie kongestii.

W planach rozwojowych polskiego transportu należy dążyć do zapewnienia względnej równowagi pomiędzy osiągniętym już i ciągle wzmacnianym nasyceniem obszaru Kraju wszelką infrastrukturą drogową a niezbędnym rozwojem infrastruktury kolejowej oraz żegludgi śródlądowej, stwarzając przesłanki dla przesunięć strukturalnych popytu na przewozy ładunków ku kolei oraz żegludze śródlądowej, jako gałęziom transportu bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i odciążających wewnątrz krajowy ruch drogowy.

W ostatnich latach obserwowany jest w Polsce znaczny progres w zakresie przewozów intermodalnych, których wolumen w transporcie kolejowym zwiększył się z 4,4 mln ton w 2010 roku do 12,8 mln ton w 2016 roku. Sprzyjały temu duże inwestycje terminalowe w głównych polskich portach morskich, na kolejowych przejściach granicznych oraz wewnątrz kraju - duże potoki kontenerów i w mniejszym stopniu naczep, będących przedmiotem przewozów intermodalnych generowanych w polskich portach morskich i na lądowych przejściach granicznych a będących wynikiem wzrastającej wymiany handlowej Polski z zagranicą.

Utrzymuje się nadal relatywnie niewielkie znaczenie Polski w przewozach tranzytowych z wykorzystaniem technologii intermodalnych, jakkolwiek intensywność ruchu pociągów intermodalnych w tranzycie przez Polskę w głównej relacji kolejowej wschód - zachód (Małaszewicze - Kunowice) rośnie z roku na rok.

Od 2013 roku funkcjonuje połączenie intermodalne Polski i innych krajów Unii Europejskiej z Chinami, dla którego przyjęta się nazwa „Nowy Jedwabny Szlak”. Jest to połączenie bardzo perspektywiczne, ze względu na oferowany czas przewozu wynoszący 12 - 14 dni, w porównaniu z żeglugą morską 30 - 40 dni. Połączenie intermodalne z Chinami ma szanse rozwojowe, pod warunkiem zmiany struktury wymiany handlowej Polski z Chinami (obecnie występuje 15 - krotna nadwyżka wartości importu z Chin, w porównaniu z wartością polskiego eksportu do Chin) oraz większego wykorzystywania przez Polskę położenia tranzytowego w przewozach intermodalnych z Chin do innych krajów Unii Europejskiej, zwłaszcza Europy Zachodniej i w kierunku odwrotnym.

Dla zachowania trendu rozwojowego kolejowego transportu intermodalnego należy kontynuować politykę wsparcia finansowego tego rodzaju przewozów w sposób zadeklarowany w „Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”.

W szczególności należy kontynuować inwestycje deklarowane do wsparcia finansowego z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020, takie jak:

- budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych, w tym terminali położonych w centrach logistycznych i portach morskich, wraz z dedykowaną infrastrukturą kolejową (w tym bocznice) /drogową niezbędną do ich włączenia w sieć linii kolejowych/sieć drogową wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/przebudową urządzeń obcych,
- zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, w szczególności urządzeń dźwigowych i innych urządzeń służących do przeładunku, lokomotyw manewrowych,
- zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych (urządzeń i oprogramowania) związanych z transportem intermodalnym, a także wydatki na ich wdrożenie,
- zakup lub modernizacja taboru kolejowego, w tym lokomotyw trakcyjnych, oraz specjalistycznych wagonów służących do przewozów intermodalnych (platformy).

Wspierając korzystny dla systemu transportowego i środowiska naturalnego rozwój przewozów intermodalnych państwo w ramach prowadzonej polityki transportowej powinno utrzymać system dedykowanych stawek dostępu do infrastruktury dla pociągów intermodalnych w postaci ulgi od opłaty podstawowej dla kolejowych operatorów intermodalnych.

Należy ponadto wszechstronnie zbadać możliwości dofinansowania bezpośredniego działalności tych operatorów przewozów intermodalnych lub gestorów ładunków, którzy nadają do przewozu wymienne nadwozia samochodowe, naczepy i przyczepy - przesuniecie na kolej chociażby niewielkiej części przewozów towarowych realizowanych obecnie transportem drogowym z wykorzystaniem naczep, przyczep i wymiennych nadwozi byłoby bardzo efektywne z makroekonomicznego punktu widzenia i przyczyniłoby się do zmniejszania szkód środowiskowych powodowanych przez transport.

Kluczową rolę dla wzrostu konkurencyjności polskich portów na globalnym rynku usług przewozowych odgrywa powstanie infrastruktury informatycznej umożliwiającej integrację systemów poszczególnych podmiotów uczestniczących w przepływie towarów, czyli "Port Community System (PCS)". We wszystkich krajach i portach

w których powstała, przyspieszyła i znacznie ułatwiła wszelkie procedury i procesy związane z transportem, eksportem i importem ładunków.

Porty polskie nie posiadają takich zintegrowanych systemów, przez co nie są w stanie często konkurować z portami Zachodniej Europy, a nawet z wieloma pobliskimi portami bałtyckimi (Kłajpeda, Ryga, St. Petersburg, Goeteborg), tracą część ładunków polskiego handlu zagranicznego i często nie są w stanie konkurować o ładunki tranzytowe (czeskie, słowackie, węgierskie czy białoruskie). Powstanie PCS w portach polskich to wymóg obecnych czasów warunkujący ich dalszy rozwój.

Obecnie jest przygotowywane studium wykonalności PCS w Polsce przez Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu. Jednak jest oczywiste, że środowisko portowe nie będzie w stanie ponieść kosztów ani organizacyjnie udźwignąć tak wielkiego i złożonego wyzwania, jak budowa polskiego Port Community System. Niezbędne jest finansowanie centralne i organizacja na szczeblu ministerialnym. Tylko przy zaangażowaniu i współdziałaniu kilku Ministerstw to przedsięwzięcie ma realne szanse powodzenia.

Należy stwarzać coraz lepsze warunki do ścisłej współpracy wszystkich ogniw intermodalnego łańcucha przewozowego, tj. przewoźników kolejowych z przewoźnikami drogowymi, operatorami terminali i spedytorami. Kolej powinna także działać na rzecz tworzenia kolejowo - morskich łańcuchów intermodalnych z wykorzystaniem żeglugi promowej (autostrady morskie).

Należy dostrzegać oraz w możliwym stopniu popierać z wykorzystaniem instrumentów polityki transportowej postęp techniczno - technologiczny w transporcie intermodalnym. W szczególności popierać rozwój takich technologii jak OCR, RFID, GPS, EDI a także wszelkie szanse rozwojowe technologii intermodalnej związane z automatyzacją i robotyzacją procesów w terminalach portowych, granicznych i wewnątrz krajowych.

## ORGANIZATOR KONFERENCJI

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP powstało w 1946 r. Działa na rzecz rozwoju transportu i kadr inżyniersko – technicznych. Skupia ponad 6 tysięcy członków: inżynierów, naukowców i menadżerów transportu, w tym rzeczoznawców z wielu branż transportowych, czynnie zaangażowanych we wsparcie eksperckie podmiotów działających na tym rynku. Działalność Stowarzyszenia obejmuje opiniowanie branżowych aktów prawnych, promocję aktualnych dokonań w poszczególnych rodzajach transportu - organizację konferencji, seminariów, odczytów, kursów i szkoleń oraz wsparcie innowacyjnych projektów badawczych. Stowarzyszenie jest wydawcą pism branżowych: Drogownictwa, Przeglądu Komunikacyjnego oraz Transportu Miejskiego i Regionalnego.

## Osoba do kontaktu:

dr Dagmara Harkot  
kom: +48 506 116 880  
e-mail :dagmara.harkot@sitkrp.org.pl

### PATRONAT HONOROWY



Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej



MINISTERSTWO  
ROZWOJU



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA



Marszałek  
Województwa  
Mazowieckiego



PREZYDENT MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY



Prezydent  
Miasta Szczecin



CENTRUM UNIJNYCH  
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

### PARTNERZY KONFERENCJI

