

DROGI

KOLEJE

PORTY

LOTNISKA

KOMENTARZE

WĄTKI

PRACA

#Wojna Rosja - Ukraina - zobacz serwis specjalny!

**Uratuj
serduszko
Bruna!**
Bruno ma złożoną wadę serca – Tetralogię Fallota.
 Po ostatnich kontrolnych badaniach lekarze jednoznacznie stwierdzili, że **SERCE WYMAGA KOLEJNEJ PILNEJ REOPERACJI.** Ratunku szukamy w Genewie. Koszt operacji jest ogromny. Czasu jest bardzo mało!

 Prosimy wesprzyj nas na:
siepo@ogo.pl / serce-bruna

Kolej | Regulacje - Warszawa

Wojna i transport intermodalny: zagrożenia i szanse

| Roman Czubinski • 23.12.2022 • dodaj komentarz



fot, Unsplash

Zobacz więcej na temat:

Terminal intermodalny

PKP LHS

Adrian Furgalski

Intermodal

IGTL

Andrzej Bittel

Jedwabny Szlak

Nowy Jedwabny Szlak

Cosco

Więcej z regionu:

Warszawa

119

Podziel się ze znajomymi:



Polski rynek intermodalny w większości poradził sobie ze skutkami zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw, spowodowanych przez rosyjską agresję na Ukrainę. Nie wolno jednak spoczywać na laurach – trzeba nadal poprawiać przepustowość sieci kolejowej, szczególnie na osi północ-południe. Pozycja Polski na intermodalnej mapie Europy będzie zależała w dużym stopniu od udrożnienia przejść na granicy z Ukrainą.

– Rynek azjatycki nadal jest dla nas interesujący, choć po rosyjskiej inwazji wiele będzie trzeba zmienić – stwierdził sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel. Według przedstawiciela resortu nie należy ani zaniedbywać, ani nadmiernie spowalniać modernizacji infrastruktury na kierunku wschód-zachód. Równie ważna jest jednak oś północ-południe. – Ich przecięcie zwiększa możliwości i przewagi konkurencyjne kolei we wszystkich gałęziach, a zwłaszcza w intermodalu – ocenił minister.

Furgalski: Przygotujmy plany na okres po wojnie

Bittel podkreślił konieczność przygotowania do niespodziewanych zmian. Jedną z nich może być nagła zmiana władzy w Rosji lub jej załamanie się. Przyznał też, że niektóre elementy polityki transportowej z ostatnich lat będą musiały zostać zrewidowane. – Bramą na wschód powinny być nie tylko Małaszewicze, lecz także granica z Ukrainą: Dorohusk, Medyka czy cała LHS – zadeklarował. Mimo negatywnej decyzji Komisji Europejskiej, która nie przyznała dofinansowania na rozbudowę parku logistycznego w Małaszewiczach, strona polska nie wstrzymała przygotowań do inwestycji. Nawet stabilizacja sytuacji w Ukrainie według stanu sprzed 24 lutego nie zmieniłaby, zdaniem Bittela, konieczności reorganizacji przewozów węgla.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski podkreślił, że pomoc w odbudowie Ukrainy będzie wymagała silnego transportu kolejowego. – Zwycięstwo Ukrainy jest coraz bliżej. Musimy myśleć o ułożeniu sobie relacji z Ukrainą po wojnie, również w aspekcie kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych – przekonywał. Jak dodał, zapowiedź przekucia ukraińskiej sieci kolejowej na europejski rozstaw torów czy budowy linii KDP do Kijowa są ważnymi deklaracjami, ale ich koszty będą wyższe od obecnych przewidywań. – Na razie rezerwy przepustowości, które można wykorzystać dla potrzeb przewozów zboża, nie są, zdaniem przewoźników, tak duże, jak twierdzi rząd – uzupełnił.

Przejścia graniczne: rozbudowywać czy upraszczać procedury?

Wiele kontrowersji wzbudziła kwestia Linii Hutniczej Szerokotorowej oraz kolejowych przejść granicznych. – Od wielu lat zastanawiamy się nad elektryfikacją LHS, jej przedłużeniem, budową drugiego toru lub tylko dodatkowych mijanek. Z punktu widzenia intensyfikacji współpracy gospodarczej do zrobienia jest bardzo dużo. Skoncentrujmy się w pierwszej kolejności na samej granicy polsko-ukraińskiej – postulował Furgalski.

NAJNOWSZE

Wszystkie:

Wybierz kategorię ▾

- Kolej | 1 godz. temu
DSDiK: DSDiK przejęła linię ze Strzegomia do Marciszowa ▶
- Lotniska | 2 godz. temu
Airbus A400M: Turcja ewakuowała z Kijowa dwa wojskowe A400M ▶
- Drogi | 4 godz. temu
Finansowanie dróg: S1 Mysłowice-Bielsko Biała. Ministerstwo chce pozyskać pieniądze z UE ▶
- Drogi | 4 godz. temu
GDDKiA: S7. Napierki – Płońsk ze stałą organizacją ruchu ▶
- Drogi | 4 godz. temu
Technologie: Tarcza do drążenia tunelu na S19 nazwana ▶
- Kolej | 5 godz. temu
Tramwaje Warszawskie: Tramwaje Warszawskie projektują Słomińskiego ▶

PRACA

Dyspozytor (planista przewozów kolejowych)
 Ciech Cargo poszukuje kandydatów na stanowisko: Dyspozytor

Manewrowy
 Ciech Cargo poszukuje kandydatów na stanowisko: Manewrowy

TOR | PRACA

Więcej ogłoszeń

KONGRESY

17.11.2022

Warszawa

XII Kongres Kolejowy


Wszystkie wydarzenia ▶

KONFERENCJE

01.12.2021

Warszawa

Rynek dronów 2021 w Polsce

TOR | KONFERENCJE

Wszystkie wydarzenia ▶

KOMENTARZE

 art. sponsorowany:
ANEKSY WALORYZACYJNE DLA WYKONAWCÓW DRÓG – OCZEKIWANIA A RZECZYWISTOŚĆ

Zdaniem wiceministra Bittela LHS nie powinna być przedłużana. – W przeciwnym razie przestaniemy podlegać wyjątkowi, który pozwala łączyć zarządcę infrastruktury z przewoźnikiem. Byłoby to biznesowo nieopłacalne, bo na rynku wschodnim wszyscy działają w taki właśnie sposób – uzasadnił. Odnosząc się do polsko-ukraińskich przejść kolejowych, Bittel stwierdził, że najbardziej brakuje nie przepustowości, lecz taboru (zwłaszcza do przewozów zboża) i terminali przeładunkowych.

Z takim podejściem nie zgodził się członek zarządu DB Cargo Polska Paweł Pucek. – Brakuje nie taboru, ale właśnie przepustowości. Gdy pociąg przyjeżdża z Ukrainy, odprawy trwają nawet trzy dni. Skład stoi przez ten czas w Dorohusku czy Medyce 3 dni, blokując tor innym przewoźnikom – ubolewał. Wiceminister infrastruktury tłumaczył ten stan koniecznością wykonania niezbędnych kontroli na granicy strefy Schengen. – Aby skrócić czas odprawy, wprowadziliśmy 24-godzinne dyżury specjalistów. Decyzje podejmujemy jednak nie tylko my – podkreślił.

Według Pucka do najważniejszych potrzeb należy stabilność. Aby ją zapewnić, rząd Ukrainy powinien zachęcić przewoźników i operatorów terminali do usprawniających przewozy inwestycji, zobowiązując się, że zboże będzie kierowane do polskich portów przez na przykład 10-15 lat po wojnie. – Dziś przewoźnicy nie wiedzą, czy mają inwestować w tabor, którego nie będzie można wykorzystać gdzie indziej – przewozów zboża koleją prawie się w Polsce nie prowadzi. Widzę szansę dla polskich przewoźników, ale musimy mieć pewność, że sektor będzie perspektywiczny. Na razie stoimy w korkach i marnujemy czas – podsumował.

Infrastruktura. Modernizujemy bez półśrodków

Dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Maciej Gładys podkreślił, że modernizacja infrastruktury kolejowej powinna zapewniać jednolite, wysokie parametry na całych ciągach, bez punktowych ograniczeń. Sprawdza się tu znana zasada, według której cały łańcuch jest tak silny, jak jego najsłabsze ogniwo – a ewentualne miejscowe oszczędności szybko mszczą się, utrudniając organizację przewozów towarowych. – Najważniejsze parametry: przepustowość, skrajnia, dopuszczalne naciski na oś i maksymalna długość składów muszą być spełniane przez wszystkie stacje na danym odcinku. Wystarczy jedna stacja niezgodna z przyjętym standardem, by cały ciąg był bezużyteczny z punktu widzenia szerszej logistyki – argumentował Gładys. Również rozmieszczenie samych stacji musi być odpowiednio gęste.

Tymczasem w ostatnich latach nie brakowało przypadków, w których na modernizowanych liniach nie podejmowano koniecznych prac przy mostach i wiaduktach (czasem rozpoczynano je w późniejszym terminie i dezorganizowano ruch), pozostawiano część stacji bez przebudowy (np. ze zbyt krótkimi torami odstawkowymi) albo wręcz je likwidowano. IGTL od dawna postuluje zmianę podejścia do modernizacji infrastruktury kolejowej na bardziej całościowe. – Powinno się modernizować całe ciągi, choć likwidacja wąskich gardel również jest ważna – zastrzegł dyrektor Izby.

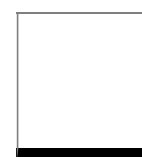
Na przeszkodzie stoi jednak często sposób finansowania inwestycji kolejowych. Do braku mechanizmów płynnego przejścia między kolejnymi unijnymi perspektywami budżetowymi, którego efektem są inwestycyjne „górkę” i „dolki”, dołączył jeszcze brak środków z unijnego Funduszu Odbudowy, spowodowany nieprzebraniem przez polski rząd zasad praworządności. – „Falowanie” na rynku inwestycji kolejowych demaluje rynek producentów i wykonawców. Jest też ogromnym problemem dla przewoźników towarowych: mamy do czynienia z kumulacją inwestycji, także na liniach równoległych. W dodatku priorytet przejazdu mają pociągi pasażerskie – nie szczędził słów krytyki Gładys. Jak stwierdził, branża kolejowa z zazdrością patrzy na sektor drogowy i stabilność jego finansowania, która pozwala GDDKiA planować inwestycje z dużym wyprzedzeniem, a branży – przygotowywać się do realizacji planów.

Dyrektor IGTL zaproponował ustalenie niezmiennego przez wiele lat, minimalnego poziomu finansowania inwestycji w infrastrukturę kolejową. – Może on być nawet kilkakrotnie niższy niż obecnie, ale stały. Za każdą strategią, również po stronie rządowej, powinno iść długofalowe planowanie finansowania i jego źródeł oraz sposobu – podsumował.

Według prezesa ZDG TOR w planach rozbudowy i modernizacji linii kolejowych nie powinno się koncentrować wyłącznie na Nowym Jedwabnym Szlaku, ale więcej wagi niż do tej pory przywiązywać do magistral północ-południe. Pozwoli to zwiększyć atrakcyjność polskich portów morskich, również dla klientów zagranicznych. – Wszystkie porty odprowadzały do budżetu ponad 40 mld zł rocznie, teraz jest to już ponad 60 mld zł – podkreślił Furgalski.

Jedwabny Szlak pozostanie, rola Skandynawii wzrośnie

Dane z prowadzonego przez Urząd Transportu Kolejowego monitoringu rynku wskazują, że – choć wybuch wojny i wprowadzenie sankcji zaskoczyły wszystkich uczestników rynku – większość podmiotów poradziła sobie z nową sytuacją. – W stosunku do pierwszego półrocza 2021 r. spadek z 330 tys. do 307 tys. TEU jest znaczący, ale nie dramatyczny. Byliśmy przyzwyczajeni do wzrostów intermodalu o 10% rocznie, tymczasem na koniec roku może być to najwyżej 8,5% – przewidywał wiceprezes UTK Marcin Trela, zaznaczając, że wyniki z trzeciego kwartału nie są jeszcze dostępne.



art. sponsorowany;
Korekta in minus zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej ▶



art. sponsorowany;
Zniesienie zakazu potrącania kar umownych - w interesie... wykonawców? ▶



art. sponsorowany;
Mediacja z Zamawiającym - sposób na walkę z kryzysem? ▶

ŚLEDŹ NAS NA:

Zapisz się do newslettera:

Podanie adresu e-mail oraz wciśnięcie 'OK' jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na:

- przesyłanie przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, adres: ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa na podany adres e-mail newsletterów zawierających informacje branżowe, marketingowe oraz handlowe.
- przesyłanie przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, adres: ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa (dalej: TOR), na podany adres e-mail informacji handlowych pochodzących od innych niż TOR podmiotów.

Podanie adresu email oraz wyrażenie zgody jest całkowicie dobrowolne. Podającemu przysługuje prawo do wglądu w swoje dane osobowe przetwarzane przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, adres: ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa oraz ich poprawiania.

OK

AKTUALNE WĄTKI

Elektrownie węglowe ▶

Orlen Asphalt ▶

DSK Kancelaria ▶

Wojna Rosja - Ukraina ▶

Centralny Port Komunikacyjny ▶

Kongres Infrastruktury Polskiej 2020 ▶

Zobacz wszystkie wątki ▶

WSZYSTKIE WIADOMOŚCI

Kolej | 25.12.2022 11:00
DSDiK: DSDiK przejęła linię ze Marciszowa ▶

Lotniska | 25.12.2022 10:00
Airbus A400M: Turcja ewakuje dwa wojskowe A400M ▶

Drogi | 25.12.2022 08:30
Finansowanie dróg: S1 Mysło Biała. Ministerstwo chce poz▶

Drogi | 25.12.2022 08:15
GDDKiA: S7. Napierki – Płońsk organizacją ruchu ▶

Drogi | 25.12.2022 08:00
Technologie: Tarcza do drążeń S19 nazwana ▶

Kolej | 25.12.2022 07:00
Tramwaje Warszawskie: Trai Warszawskie projektują Słom▶

Kolej | 24.12.2022 15:00
dworzec kolejowy: PKP SA pr do przebudowy dworca Starg▶

Kolej | 24.12.2022 12:00
CMK: PLK: Są problemy z wł▶ gruntów na CMK. To opóźnia▶

Drogi | 24.12.2022 09:00
Porty morskie: Co z tymi port▶

Drogi | 24.12.2022 08:45
PKP PLK: Rail Baltica. Tunel i torami otwarty ▶

Drogi | 24.12.2022 08:30
Utrzymanie dróg: 50 km/h na Warszawa po opadach śnieg▶

Lotniska | 24.12.2022 08:00
Air Dolomiti: Air Dolomiti prz Lufthansy do Polski ▶

Kolej | 24.12.2022 07:00
Tramwaje Szczecińskie: Szcz▶ tramwaj na Szafera. Wykona▶

Lotniska | 23.12.2022 16:00
LOT: PLL LOT. Jakże było 7 lat Milczarskiego? ▶

Energetyka | 23.12.2022 14:00
PKP Intercity: PKP Informaty nowy system sprzedaży bilet▶

– W pierwszym kwartale ruch na kierunku wschodnim, zwłaszcza z Chin, zatrzymał się z różnych powodów, z których oczywiście wojna była najważniejsza. Przewozy przez Terespol i Brześć z czasem się odbudują. Na szczęście nie nałożono sankcji na operatora tego kierunku. Partner chiński przestaje jednak dotować przewozy – kontynuował wiceszef Urzędu. Na korzyść Polski działają ograniczona przepustowość kaspijskiego korytarza Nowego Jedwabnego Szlaku oraz niestabilność polityczna położonych na nim państw, a także coraz większe zainteresowanie przewozami z Czech i Słowacji do polskich portów bałtyckich.

Optymistycznie wypowiedzieli się też przedstawiciele terminali portowych. – 24 lutego wydawało się, że znaczna część naszego biznesu mogła zostać zlikwidowana; okazało się jednak, że działamy. Rynek zareagował bardzo szybko. Nasza lokalizacja, pozycja i klienci pozwalają nam utrzymywać się, a wręcz korzystać na kryzysach – stwierdził menadżer handlowy DCT Gdańsk Marcin Kamola. Rynek intermodalny w Polsce szybko zareagował na bardzo nietypowe zmiany, związane na przykład z przewozami węgla. – Mimo dużego zachwiania łańcuchów dostaw udało nam się je odbudować. Otwartość rynku i duża liczba podmiotów działają na naszą korzyść. Mamy o 25% więcej kontenerów na kolei – podkreślił mówca. DCT jest dziś jednym z czterech największych terminali kolejowych w Europie, a w przyszłości, zdaniem Kamoli, może stać się wręcz największym.

Dyrektor handlowy OT Port Gdynia Łukasz Waluszko stwierdził, że po rosyjskiej inwazji wzrosły szczególnie przewozy do Skandynawii oraz państw bałtyckich (np. do Finlandii – o 20%). – Finlandia stała się „wyspą”, bo odcięła kontakty gospodarcze z Rosją. Skandynawia coraz bardziej wiąże się z resztą Europy – uznał przedstawiciel operatora. Jak uzupełnił, najważniejszym przeladowywanym dziś towarem jest jednak węgiel.

Handel z Chinami to nie czysta gospodarka

Kierownik Katedry Logistyki i Systemów Transportowych Uniwersytetu Morskiego w Gdyni – prof. dr hab. Andrzej Grzelakowski podkreślił, że polski transport intermodalny jest tylko elementem globalnego łańcucha dostaw. – Trzeba wobec tego brać pod uwagę to, co dzieje się w innych jego ogniwach. Rynek przewozów kontenerowych się załamuje: mamy do czynienia ze spadkiem popytu na rynkach frachtowych. Polska ma mały udział w rynkach światowych, więc może w mniejszym stopniu odczuwać skutki zakłóceń – ale już jest, i nadal będzie, nimi dotknięta – postawił tezę. Choć w ostatnich latach pojawiają się postulaty skrócenia szlaków handlowych, do czego władze USA próbowały zachęcać jeszcze za poprzedniej prezydentury, restrukturyzacja globalnych łańcuchów dostaw jak dotąd nie nastąpiła.

Znaczenie Chin na światowym rynku logistycznym jest ogromne. – Dominującym graczem są operatorzy morscy. Kilkunastu największych z nich określa tempo i efektywność przewozów. Kontrolowana przez państwo chińska korporacja COSCO zajmuje wśród przewoźników morskich czwarte miejsce, jest też członkiem aliansów międzynarodowych. Według koncepcji „jeden pas, jedna droga” ma ona przejmować udziały w strategicznych punktach łańcucha dostaw w Europie – poinformował profesor. Chiny zainwestowały ogromne środki w kluczowych portach: najbardziej znany przykład to Pireus, w którym COSCO ma ponad 65% udziałów. – Chińczycy dzierżawą też jeden z portów w Turcji, trzy największe porty Hiszpanii, inwestują we Włoszech, Francji i Belgii... – wyliczył prof. Grzelakowski.

– COSCO, podobnie jak rosyjski eksport gazu i ropy, nie jest zwykłym biznesem. Jeśli to dostrzeżemy, będziemy mogli odpowiadać na zagrożenie w odpowiedni sposób – zgodził się sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel. Jak dodał, w tym celu konieczne jest działanie na różnych polach: rządowym, biznesowym oraz poszczególnych spółek. Uzgodnienie interesów działających na nich różnych grup jest jednak trudne.

Również terminale intermodalne w głębi lądu, takie jak budapeszteński BILK, odgrywają ważną rolę w organizacji przewozów. Konsekwencje dla Polski są jednak negatywne: rozwój południowych nitek Nowego Jedwabnego Szlaku – takich jak te przebiegające przez Włochy, Węgry czy Serbię – zmniejsza ruch przez Małaszewicze i w efekcie pomniejsza m.in. zyski z opłat celnych dla polskiego budżetu. Odpowiedzią na to zagrożenie mogą być, według prof. Grzelakowskiego, takie inicjatywy, jak na przykład uruchomienie nowego połączenia Chin – Polska specjalnie dla przesyłek e-commerce.

Podziel się z innymi:



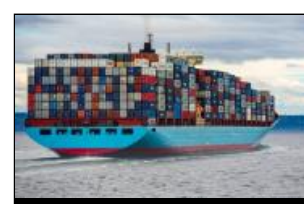
Zobacz też



Nie tylko tiry. Są warunki do rozwoju transportu



Kolejowy intermodal zaciągnął hamulec



Rosja, Chiny a Polska. Przyszłość intermodalu na azjatyckich szlakach

Kolej | 25.12.2022 11:00

DSDiK: DSDiK przejęła linię ze Marciszowa ▶

Lotniska | 25.12.2022 10:00

Airbus A400M: Turcja ewaku dwa wojskowe A400M ▶

Drogi | 25.12.2022 08:30

Finansowanie dróg: S1 Mysło Biała. Ministerstwo chce poz▶

Drogi | 25.12.2022 08:15

GDDKiA: S7. Napierki – Płońs organizacją ruchu ▶

Drogi | 25.12.2022 08:00

Technologie: Tarcza do draż: S19 nazwana ▶

Kolej | 25.12.2022 07:00

Tramwaje Warszawskie: Tra Warszawa projektują Słor▶

Kolej | 24.12.2022 15:00

dworzec kolejowy: PKP SA pr do przebudowy dworca Starg▶

Kolej | 24.12.2022 12:00

CMK: PLK: Są problemy z wła gruntów na CMK. To opóźnia▶

Drogi | 24.12.2022 09:00

Porty morskie: Co z tymi port▶

Drogi | 24.12.2022 08:45

PKP PLK: Rail Baltica. Tunel t torami otwarty ▶

Drogi | 24.12.2022 08:30

Utrzymanie dróg: 50 km/h na Warszawa po opadach śnieg▶

Lotniska | 24.12.2022 08:00

Air Dolomiti: Air Dolomiti prz Lufthansy do Polski ▶

Kolej | 24.12.2022 07:00

Tramwaje Szczecińskie: Szcz tramwaj na Szafera. Wykona▶

Lotniska | 23.12.2022 16:00

LOT: PLL LOT. Jakie było 7 lat Milczarskiego? ▶

Energetyka | 23.12.2022 14:00

PKP Intercity: PKP Informaty nowy system sprzedaży bilet▶