

**Quo vadis polski intermodalu?**  
W Szwajcarii nakłady na tę gałąź są 100 razy większe.

WYDARZENIA / OPINIE  
STRONA 2



**Promy z polskich stoczni?**  
Mamy zasoby i potencjał – oby ich tylko nie roztrwonili.

TRANSPORT MORSKI  
STRONA 8



**Jest potrzebne i ma szansę rozwoju**  
W planie na 2017 r. przyjęliśmy obsługę 90 tys. pasażerów, co jest wielkością realną, a może nawet trochę zanizoną.

WYWIAD  
STRONA 10



# PGT

Polska Gazeta Transportowa

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

24 lata na rynku!



Łączymy ładunki z pojazdami.

**BAROMETR RYNKOWY**

EU > EU

**54** **46**

**Dobry początek**  
W tym tygodniu barometr transportowy zanotował wzrost o 3%. Stosunek udziału ofert frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych ustalił się na poziomie 54:46. W eksporcie dwie relacje pozostają bez zmian: Belgia i Litwa. Pozostałe to same zwykłe udziały ofert ładunków. Kolejność jest następująca: Francja (+11%), Ukraina (+8%), Rosja i Holandia (po +4%), Niemcy (+3%) oraz Czechy (+2%). W imporcie barometr transportowy wykazał tylko jeden spadek. Dotyczy on Rosji i wynosi -7%.

więcej str. 4

## Dyskryminacja na niemieckich drogach?



JANUSZ MINCEWICZ, CEZARY BANASIAK

Do wcześniejszej rezolucji europosłów Parlamentu Europejskiego, dołączyło także Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, wyrażając jednoznaczny sprzeciw wobec planowanego wprowadzenia w Niemczech różnicowania w opłatach na drogach: na „swoich” i pozostałych.

W ocenie MIB jakkolwiek krajowy system pobierania opłat drogowych w UE, nie może dyskryminować kierowców ze względu na obywatelstwo lub być związany z krajowymi instrumentami podatkowymi faworyzującymi obywateli danego kraju. Planowana przez Niemców ulga w podatku krajowym od pojazdów w praktyce będzie głównie obciążać opłatami zagranicznych użytkowników dróg i będzie naruszeniem zasady niedyskryminacji zapisanej w art. 18 Traktatu o Funkcjonowaniu UE.

**Krytycznie** o działaniach Berlina wypowiedział się też wcześniej Parlament Europejski w rezolucji przyjętej na posiedzeniu plenarnym w połowie marca 2017 r. Deputowani uznali, że projektowany niemiecki system opłat drogowych zawiera elementy niezgodne z prawem unijnym, naruszające podstawowe zasady traktatowe.

Co ważne, do akcji dołączyły się nie tylko kraje dotychczas np. związane ze sprzeciwem wobec przepisów o płacy minimalnej. Swoje obiekcje głośno wyraża także Austria, Belgia, Holandia czy Luksemburg.

**Prawo UE.** Ustawą z 8 czerwca 2015 r. Niemcy przyjęli wdrażanie od 1 I 2016 r. własnego schematu opłat drogowych zwanego „Pkw-Maut”. Zakłada on możliwość odliczania tych opłat od kosztów rocznej rejestracji samochodów, ale tylko zarejestrowanych w Niemczech. To zdaniem europosłów dyskryminowało właścicieli pojazdów z innych krajów UE.

Komisja Europejska wszczęła w tej sprawie interwencję, której skutkiem jest odroczenie wdrożenia opłat, ale nie zmiana proponowanych rozwiązań. Europosłowie stwierdzili, że system opłat drogowych umożliwiałby wyłącznie Niemcom odejmowanie poniesionych kosztów. Nie nakłada on na niemieckich kierowców żadnych dodatkowych obciążeń i z tego powodu wprowadza dyskryminację ze względu na obywatelstwo – napisali w uzasadnieniu europosłowie i zwrócili się do Komisji Europejskiej o wyjaśnienie, na jakiej podstawie uznała ona, że zmiany w przepisach były

podstawą do przerwania postępowania przeciwko Niemcom w sprawie uchybień.

**Wspólne przepisy?** Europosłowie uznali, że potrzebne jest przyjęcie wspólnych przepisów i zharmonizowanych ram systemów opłat drogowych od wszystkich typów pojazdów w Unii Europejskiej. Uważają, że dobrą okazją do pracy nad nowymi regulacjami byłby nadchodzący przegląd przepisów dotyczących eurowiniety i europejskiej usługi opłaty elektronicznej.

Obecnie wiele krajów UE wprowadziło opłaty drogowe na niektórych odcinkach infrastruktury drogowej, stosując zasadę „używający/zanieczyszczający płaci”. Mimo że istnieją różnice w pobieraniu opłat oraz stawkach, wszystkie te systemy obejmują każdego użytkownika dróg. I tak: Irlandia, Francja, Hiszpania, Portugalia, Polska, Chorwacja, Grecja i Włochy stosują taryfy oparte na przejechanym dystansie; a Austria, Słowenia, Słowacja, Czechy, Węgry, Bułgaria i Rumunia używają systemu winiet czasowych. Natomiast Niemcy, kraje nordyckie, kraje Beneluxu oraz większa część Wielkiej Brytanii, nie wprowadziły opłat na większości swoich dróg.

### AKTUALNOŚCI

#### Przyspieszają inwestycje na kolei

W I kwartale 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiły o 100% więcej przetargów niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Wartość szacunkowa tych przetargów to ponad 2,3 mld zł – czyli czterokrotnie więcej niż w tym samym okresie w 2016 r. PLK w okresie od stycznia do marca 2017 r. podpisały także o blisko 1/3 więcej umów niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. W Krajowym Programie Kolejowym (KPK) do 2023 r. przewidziano ponad 66 mld zł na inwestycje kolejowe. Wartość nowych przetargów na modernizację linii kolejowych w Polsce, ogłoszonych w pierwszych 2 latach programu inwestycyjnego (2015-2016) wzrosła do 27 mld zł (z planowanych 25 mld zł), co stanowi 40% realizacji KPK. *Do końca tego roku planujemy podpisać umowy na ok. 25 mld zł – powiedział Ireneusz Merchel, prezes PLK.* W 2017 r. spółka planuje ponadto ogłosić postępowania na ponad 8 mld zł. Nakłady na inwestycje wyniosą 5,5 mld zł.

#### Ponad 1 mld zł z UE na drogi dla 7 miast

Jak poinformował w ubiegłym tygodniu, w Centrum Unijnych Projektów Transportowych, wiceminister rozwoju Witold Słowik, ponad 1 mld zł na inwestycje drogowe otrzyma siedem miast: Katowice, Wrocław, Bielsko-Biała, Gdańsk, Konin, Toruń i Piotrków Trybunalski. Całkowita wartość projektów to 1,2 mld zł. Środki pochodzą z Unii Europejskiej. *Biorąc pod uwagę ostatnio zawarte umowy, będziemy mieli już podpisane 2 kontrakty o wartości projektów 2,8 mld zł, w tym dofinansowanie unijne 2,1 mld zł. Pozostanie nam jeszcze pięć umów do podpisania, gdzie kwota wsparcia środków unijnych wynosi 1,4 mld zł – powiedział Słowik.* – Łącznie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko konkursu 4.2 miasta otrzymają niebagatelną kwotę dofinansowania wynoszącą 3,5 mld zł. To dofinansowanie na budowę dróg uzyskano poza siecią TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa). Inwestycje mają odciążyć centra miast od nadmiernego ruchu i skomunikować je z krajową siecią dróg.

**LICZBA TYGODNIA**

**51,24 mln zł**

To wartość zysku netto Przewozów Regionalnych, osiągniętego w 2016 r. i oficjalnie potwierdzonego przez audytorów. O tym, że spółka po raz pierwszy w swej 15-letniej działalności uzyskała dodatni wynik finansowy na wszystkich poziomach informowano już od kilku miesięcy. Obecnie PR koncentrują się na poprawie jakości usług, inwestycjach w tabor oraz integracji oferty z przewoźnikami autobusowymi.



**5 KRAJÓW I TYLKO JEDNO URZĄDZENIE UTA MULTIBOX®**

**OPŁATY DROGOWE**  
Francja, Hiszpania, Portugalia, Niemcy (tunel) oraz Belgia (system VIAPASS i tunel)

**ATRAKCYJNE RABATY**

**UTA**  
25 lat w Polsce

www.uta.pl



# Quo vadis polski intermodalu?

W Szwajcarii nakłady na tę gałąź są 100 razy większe



Prof. Juliusz Engelhardt z Uniwersytetu Szczecińskiego

KRZYSZTOF KOPROWSKI

W podwarszawskim Nadarzynie zakończyły się dwie imprezy targowe TSL, którym towarzyszyła konferencja „Transport intermodalny – integracja przewozów światowych”, zwana przez większość w skrócie INTERMODAL. Była ciekawa, potrzebna, dobrze przygotowana pod względem merytorycznym, lecz, niestety, ze słabą frekwencją i chyba w niewłaściwym miejscu. Partnerstwo z targami nic nie dało i chyba lepiej, gdyby to spotkanie było imprezą towarzyszącą listopadowym targom logistycznym w warszawskim EXPO XXI, które duży nacisk kładą właśnie na transport kombinowany.

Konferencja trwała dwa dni (22-23 III), została podzielona na 4 bloki, miała dwóch prowadzących – trzy z nich przypadły prof. Juliuszowi Engelhardtowi z Uniwersytetu Szczecińskiego (b. wiceministrowi transportu, odpowiedzialnemu za kolejnictwo), a jeden – prof. Leszkowi Mindurowi z Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu (wcześniej reprezentował kilka innych uczelni). Jednak nad całością pieczę

sprawował i moderował obrady, z dużym wyczuciem i kulturą, pierwszy z nich. INTERMODALowi towarzyszyły 4 stoiska: SITK, CUPT, Instytutu Kolejnictwa i Oltis.

**Transport kombinowany.** Na otwarciu konferencji nie było, niestety, szefa SITK (Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP) prof. Janusza Dyducha, ani żadnego prominentnego przedstawiciela ministerstwa infrastruktury. Otworzył ją więc sekretarz generalny SITK Waldemar Fabirkiewicz, witając gości i nielicznych zebranych. Pierwszego dnia w sesji I (przedpołudniowej) wygłoszono 5 referatów. Ponieważ nie przybyli, zapisani w programie, prezydenci Warszawy i Szczecina, a także przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, odbyły się jedynie 3 prezentacje: CUPT, UTK i PKP Cargo.

Joanna Świdarska z CUPT przedstawiła politykę unijną w zakresie transportu intermodalnego, możliwości skorzystania przez polskie firmy z dotacji UE oraz konkretne programy realizowane w Polsce w tym zakresie. Alicja

Kozłowska z UTK mówiła o „Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym a rozwój przewozów kolejowych na rynku transportu kolejowego”. Przedstawiła najważniejsze zmiany wprowadzone do ustawy – dla przewoźników kolejowych i dla zarządców infrastruktury. Z kolei Anna Różalska z Grupy PKP Cargo skupiła się na wynikach osiągniętych przez tę największą w Polsce, drugą w Czechach i trzecią w Europie firmę cargo (szeroko na ten temat pisaliśmy w „PGT” z 29 III w wydaniu 13-14, podkreślając, że dzięki współpracy z Chinami rośnie intermodal).

**Debatę transportową.** Po przerwie kawowej odbyła się debata transportowa – prowadził ją prof. Juliusz Engelhardt – w której zderzały się poglądy, umownie rzecz biorąc, nauki i biznesu. Szczeciński naukowiec i b. wiceminister transportu, stwierdził w Nadarzynie, że nie mamy powodów do narzekania, bo w ostatnich latach intermodal rozwija się w Polsce dynamicznie. Natomiast mankamentem jest prędkość handlowa pociągów, ale jest nadzieja, że po modernizacji szlaków sytuacja się poprawi. Podkreślił też, że istnieje zapotrzebowanie na operatora przewozów intermodalnych

Na zorganizowanej 5 IV w Warszawie konferencji prasowej, Grupa ID Logistics podsumowała swoją działalność w 2016 r. Przychody firmy wzrosły o 15% i po raz pierwszy w jej historii przekroczyły miliard euro.

W ubiegłym roku spółka uruchomiła rekordową liczbę nowych magazynów i wzmocniła swą pozycję na europejskim rynku usług logistycznych, pozyskując kolejnych, międzynarodowych klientów. Grupa przejęła też Logiters, czołowego operatora logistycznego na Półwyspie Iberyjskim.

**Przychody Grupy ID Logistics** w 2016 r. wyniosły 1,07 mld euro i w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosły o 15%. Grupa odnotowała wzrost organiczny na poziomie 9,8%. We Francji przychody operatora wyniosły 582 mln euro i wzrosły o 12,5%. Te z działalności wygenerowanej na rynkach międzynarodowych (poza Francją) osiągnęły poziom 488 mln euro. A wzrost organiczny 6,2%.

Firma zarządza zdywersyfikowanym portfelem klientów, zwiększa obecność w obsłudze e-commerce i rozszerza specjalizację o nowe branże, takie jak farmaceutyczna, odzieżowa i motoryzacyjna. Pozyskuje też nowych klientów, międzynarodowych liderów w swoich branżach. Dokonane w 2016 r. inwestycje, które przejściowo mają wpływ na marżę, w ciągu najbliższych kilku lat przyczynią się do dalszego wzrostu. Dzięki temu osiągniemy nasz cel, stając się czołowym operatorem logistyki kontrak-

pomiędzy terminalami wg rozkładu jazdy z akceptowalnym frachtem.

Włodzimierz Żmuda z zarządu PKP PLK podał, że w latach 2010-2016 z 41 do 70 wzrosła liczba przewoźników kolejowych wykonujących przewozy towarowe na sieci peelki, a z 5 do 13 korzystających z ulgi intermodalnej. Dużo mówił ponadto o rozwoju intermodalu w Polsce, korzyściach z tego płynących, o trudnościach do przezwyciężenia, planach rozwoju tej gałęzi transportu, o międzynarodowych korytarzach kolejowych i Nowym Jedwabnym Szlaku.

**„Tiry na tory”?** Jeszcze bardziej powiało optymizmem, gdy Krzysztof Kondraciuk – dyr. generalny – GDDKiA najpierw przedstawił „Realizację inwestycji z Programu Budowy Dróg Krajowych 2014-2023 (z perspektywą do 2025)”, a następnie podsumował miniony rok w budownictwie dróg i autostrad. Przedstawił też wykaz odcinków dróg, które będą oddane w 2017 r. oraz rozpisanych bądź zawartych już przetargów (w przetargach są aktualnie 63 odcinki o łącznej długości 780,1 km).

Mówca zauważył, że drogi, z jednej strony, są symbolem rozwoju cywilizacyjnego Polski, z drugiej jednak – generują ruch i popyt na przewozy, zwłaszcza towarowe. Wezwał więc do powrotu koncepcji „tiry na tory”. Zdaniem prof. Engelhardta raczej należałoby uściślić to hasło, które powinno brzmieć „naczepy wymienne na tory”.

**Intermodal „morski” i „lotniczy”.** Dalsza część debaty poświęcona była intermodalowi w żegludzie. Najpierw Piotr Frąckowiak z BCT Gdynia przedstawił przeładunki w systemie mieszanym na przykładzie tego trójmiejskiego terminalu.

Następnie „Uwarunkowania przewozów i wyzwania dla transportu lotniczego w procesie intermodalnej integracji” pokazał dr Tomasz Dziezdzic ze Szkoły Głównej Turystyki i Rekreacji w Warszawie. Zauważył, że ok. 80% światowych przewozów cargo to wykorzystanie tzw. belly, a zaledwie 20% z wykorzystaniem samolotów all-cargo. Ze względu na coraz większą liczbę dużych maszyn kierowanych do obsługi ruchu pasażerskiego, możliwości w tym zakresie są coraz większe i według prognoz będą rosły. Na razie ogólnosiatowe przewozy air cargo są na poziomie ok. 52 mln t rocznie (wg IATA, 2015 r.) i tonażowo stanowią margines całej działalności transportowej (ok. 1%). Z drugiej strony, wartość przewozów towarów drogą lotniczą to ok. 5,6 bln dol., co stanowi 35% wartości globalnego handlu.

Na zakończenie tego panelu o technologiach IT w transporcie intermodalnym mówił Bartłomiej Ulatowski z UTH Radom. Przedstawił m.in. zastosowanie nowych technologii we współdziałaniu różnych środków transportu na Nowym Jedwabnym Szlaku.

ciąg dalszy na str. 6

## Dobry rok francuskiego operatora logistycznego

Wzrost przychodów, więcej magazynów, akwizycja



Eric Hémar, CEO i prezes ID Logistics, prezentuje wyniki firmy

MIKOŁAJ MARSZYCKI

toowej w Europie – skomentował CEO i prezes ID Logistics Eric Hémar.

**Więcej magazynów.** W 2016 r. Grupa uruchomiła 31 nowych magazynów, dwukrotnie więcej niż w poprzednim roku. We Francji operator otworzył 14 obiektów, część z nich dla

nowych klientów z branży retail, ale również odzieżowej, przemysłowej i kosmetycznej. Rozszerzono współpracę z długoletnimi klientami, otwierając magazyny dla Carrefour, Auchan i Leclerc. ID Logistics umoc-

ciąg dalszy na str. 3

## Wyróżnienie dla CIMC Vehicles na MT TSL 2017

Doceniono innowacyjne rozwiązanie

Podczas Międzynarodowych Targów Transportu Spedycji i Logistyki, które odbyły się w dniach 22-24 III 2017 r. w podwarszawskich halach EXPO Centrum Wystawiennicze PTAK, największy na świecie producent nacze, choć jednocześnie nowy gracz na rynku europejskim, firma CIMC Vehicles pokazała swój flagowy produkt – naczępę kurtynową CIMC CS-U 2,680.

Zaprezentowana naczępa otrzymała specjalną nagrodę za innowacyjność. Konstrukcyjne rozwiązania w budowie ramy w dużej mierze ułatwiają naprawę i redukują jej koszty w przypadku uszkodzenia wypadkowego tyłu pojazdu, a więc takiego do jakich dochodzi najczęściej na drogach. Nagroda została wręczona podczas bankietu podsumowującego pierwszy dzień targów, a odebrał ją dyrektor operacyjny na Polskę i Kraje Bałtyckie, Michał Rzoska.

**Z Chin do Polski.** Naczępa jest w pełni zabezpieczona poprzez zanurzoną kateforozę elektrolityczną, a następnie malowana proszkowo. Dodatkowo, według deklaracji producenta, obecnie ok. 98% spawów wykonanych jest maszynowo przez automaty i roboty spawalnicze, co bezpośrednio wpływa zarówno na estetykę jak i powtarzalność spoin.

Stal, czyli rama, przednia ściana i tylne drzwi pojazdu przygotowywane są w największym zakładzie CIMC Vehicles w prowincji Shenzhen w południowej części Chin, a następnie poddaniu procesowi KTL oraz malowaniu proszkowemu, wszystko trafia drogą morską do Gdyni.

**Montaż.** W Gdyni natomiast, niecałe 8 km od nabrzeża portowego, przy ul. Handlowej, znajduje się montownia CIMC Trailer Poland Sp. z o.o. gdzie całość jest składana wraz z pozostałymi komponentami – osiami SAF czy



Nagroda na MT TSL 2017 dla CIMC Vehicles za innowacyjność

BPW, układami pneumatycznymi WABCO, elektryką firmy HELLA. Plandeki zamawiane są u polskich podwykonawców według zapotrzebowania klientów.

Wszystkie naczępy objęte są pełną, dwuletnią gwarancją producenta, a dodatkowo mają 10 lat gwarancji perforacyjnej.

AS

expoSilesia

26 - 27 kwietnia 2017



**TRANSPORTEX**

Targi Transportu i Spedycji



**LOGISTEX**

Salon Logistyki i Magazynowania

skorzystaj z oferty partnerskiej i dołącz do grona wystawców



www.logistex.pl

**konferencje • seminaria • warsztaty • konkursy • pokazy**

Zarejestruj się on-line i zdobądź BEZPŁATNY BILET WSTĘPU!

**kontakt:**  
kom. 510 031 732  
tel. 32 788 75 06  
fax 32 788 75 25  
e-mail: wioletta.blonska@exposilesia.pl

**tereny targowe:**  
Centrum Targowo-Konferencyjne  
Expo Silesia  
41-219 Sosnowiec  
ul. Braci Mieroszewskich 124



## ROZMYŚLANIA SPEDYTORA



Felietonista  
Polskiej  
Gazety  
Transportowej

Piotr M. Sikorski

## Paliwo docelowe

Od dawna zdajemy sobie sprawę, że benzyna i olej napędowy (także opalowy) nie mają przyszłości, ponieważ powodują zbyt duże obciążenie środowiska naturalnego, a niektóre związki chemiczne powstające w wyniku ich spalania są od pewnej granicy stężenia śmiertelnie szkodliwe dla natury i homo rzekomo sapiens. W tej chwili dostępne są i w różnym stopniu wykorzystywane, alternatywne paliwa lub sposoby napędu pojazdów, czyli gaz CNG, LNG, wodór i elektryczność. Od strony zastosowania najlepiej rozwinięte i najczęściej wykorzystywane są pojazdy elektryczne oraz na gaz CNG (samochody osobowe) lub LNG (autobusy, ciężarówki).

Ponieważ w oficjalnie wreszcie jadącej z dwoma prędkościami Unii Europejskiej, tu i ówdzie były lub będą wybory, więc zapotrzebowanie na populistyczne tezy o leczeniu objawów, a nie przyczyn, mają ogromne wzięcie. W Niemczech (o to, że nasz megamocny rząd zajmie się tym tematem nie trzeba się martwić, drzewa już wycięte to i smoląc można do woli) rozważa się szereg „świątłych” – rodem z zacofanego XX wieku – pomysłów, jak by tu zmniejszyć stężenie dwutlenku azotu w powietrzu. Poczynając od prymitywnego zakazu jazdy co drugi dzień na przemian samochodów z ostatnią parzystą i nieparzystą cyfrą na tablicy rejestracyjnej (a co z samochodami niemającymi cyfr na tablicach nikt nie pyta), poprzez równie prymitywne okresowe blokowanie dostępu do zagrożonych przekroczeniem norm zanieczyszczenia rejonów miast, czy nawet wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/godz. na terenie zabudowanym (sic!).

Po pierwsze liczba pojazdów poruszających się w ciągu dnia w miastach dawno przekroczyła ponad dwukrotnie ich liczbę z ostatniego ćwierćwiecza XX w., więc parzystość nic nie pomoże (nawet uwzględniając postęp technologiczny, czyli mniej smolące współczesne silniki). Po drugie okresowe zakazy wjazdu to typowe leczenie objawów, wskazujące raczej na bezsilność, niż na zdrowy rozsadek. Po trzecie współczesne silniki emitują najmniej spalin przy prędkościach rzędu 80-120 km/godz., dużo więcej przy 50 km/godz. i jeszcze więcej przy 30 km/godz.

Wydawałoby się, że najlepiej rozwinięty i najczęściej stosowany napęd elektryczny to ta przyszłość, ale przecież do produkcji prądu używa się elektrowni węglowych, które emitują równie szkodliwe spaliny, jak samochody. Poza tym koszty produkcji i utylizacji zużytych baterii są ogromne, a ciężar baterii w przypadku samochodów użytkowych redukuje ładowność do poziomu poniżej granicy opłacalności wykorzystania takiej ciężarówce. Z kolei cena gazu CNG (jedyna rozwinięta alternatywna infrastruktura tankowania) balansuje na granicy opłacalności stosowania tego paliwa przez prywatnych użytkowników samochodów, a w przypadku gazu LNG po prostu nie ma gdzie tankować. Do tej pory gaz LNG stosowany bywa do napędu autobusów miejskich, jeżeli zajezdnia może sobie pozwolić na budowę własnej stacji tankowania. Jeżeli chodzi o możliwość zatankowania wodoru, to jest to po prostu kwestia „zielonego” hobby, którym można się zajmować tylko w Stanach Zjednoczonych (plus jedna stacja w Berlinie dla autobusów).

Ponieważ gospodarka rynkowa funkcjonuje zgodnie z zasadami popytu i podaży nie należy się dziwić, że koncerny samochodowe nie inwestują w napęd wodorowy, bo nie ma na takie pojazdy zbytu, ponieważ... jak już powiedziałem nie ma gdzie tankować. Właściciele stacji benzynowych (ciekawe, czy ktoś się zastanawiał, jak staroświecko brzmi ta nazwa już dziś) nie inwestują w dystrybutory wodoru, bo... nie ma samochodów, które tego paliwa potrzebują. Wot zagrzązli my, a czort populi-zmu karty rozdaje.

Jeżeli spojrzymy na problem zanieczyszczenia powietrza spalinami od strony przyczyn to natychmiast zrozumiemy, że paliwem docelowym jest wodór, którego spalanie kończy się laniem zwykłej wody. Dlatego rządy państw-członków UE i sama Unia jako taka powinny podjąć decyzje kierunkowe i wypracować zachęty dla gospodarki i użytkowników pojazdów wodorowych (ulgi podatkowe, subwencje), aby pojawił się popyt na pojazdy i tym samym na tankowanie.

piotr@sikorski@poczta.onet.pl

## Dobry rok francuskiego operatora logistycznego

dokończenie ze str. 2

nił także swoją pozycję w sektorze e-commerce, otwierając kolejne magazyny dla Nespresso i sieci Cdiscount oraz zautomatyzowaną platformę dla AuchanDirect.fr.

Na rynkach międzynarodowych Grupa uruchomiła 17 nowych magazynów. W Niemczech dla jednej z największych firm meblarskich zarządza 2 platformami o łącznej powierzchni ok. 200 tys. m<sup>2</sup>. W Holandii uruchomione zostało europejskie centrum dystrybucji dla Kawasaki, w Rosji dla X5 Retail Group, Bacardi i Yves Rocher, a w Hiszpanii centra dystrybucji dedykowane obsłudze e-commerce dla grupy Cortefiel i sieci handlowej El Corte Ingles. Grupa ID Logistics rozpoczęła też działalność w Belgii, gdzie otworzyła magazyn dla firmy Maxeda, lidera na rynku DIY w kra-

jach Beneluksu. W Polsce ID Logistics uruchomił centra dystrybucji dla Norauto i Refresco.

**Plany.** W 2017 r. Grupa zamierza osiągnąć pełną produktywność magazynów otwartych w ubiegłym roku. Wzmacniając swą obecność w Europie operator planuje także rozszerzenie zakresu usług o nowe branże.

Jeżeli natomiast chodzi o strategię długofalową to, jak zapewniał podczas spotkania Hémar, firma stawia sobie za cel zdobycie pozycji czołowego operatora logistycznego w Europie. ID Logistics jest drugim co do wielkości operatorem logistycznym świadczącym usługi logistyki kontraktowej we Francji i Hiszpanii, natomiast w Belgii, Holandii i Niemczech znajduje się w pierwszej dziesiątce.

Według wstępnych danych, w 2016 r. obsługa firm z branży retail stanowiła

42% przychodu Grupy, FMCG – 22%, e-commerce i hi-tech po 9%, branża kosmetyczna i odzieżowa po 6%, motoryzacyjna i lotnicza – 4%, a farmaceutyczna 2%. Obecnie ponad 50% klientów operatora stanowią firmy nie pochodzące z Francji.

**ID Logistics Polska.** 2016 r. był dla nas bardzo dobrym rokiem. Umocniłyśmy pozycję lidera i głównego dostawcy usług logistycznych dla sieci handlowych. Nasze grono klientów poszerzyło się o firmy z branży motoryzacyjnej i FMCG. Rozwinęliśmy współpracę z dotychczasowymi klientami, a dzięki ich uznaniu zdobyliśmy tytuł „Operatora Logistycznego Roku 2016” – nie krył zadowolenia Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics Polska.

Krajowy oddział operatora przyjął strategię dalszego rozwoju na rynku polskim w latach 2017-2019. Wyznaczają ją 3 główne cele: wzmocnienie pozycji lidera w obszarze dedykowanej logistyki kontraktowej, rozwój oferty skierowanej do sieci handlowych i firm z branży FMCG oraz rozszerzenie, w oparciu o międzynarodowe doświadczenie i know-how, zakresu działalności o ofertę dla branż e-commerce, kosmetycznej

BIURO BROKERSKIE



omega

**CZY TWOJĄ FIRMĘ STAĆ NA RYZYKO?**

NASZE UBEZPIECZENIA TRANSPORTOWE  
ZAPEWNIĄJĄ BEZPIECZEŃSTWO



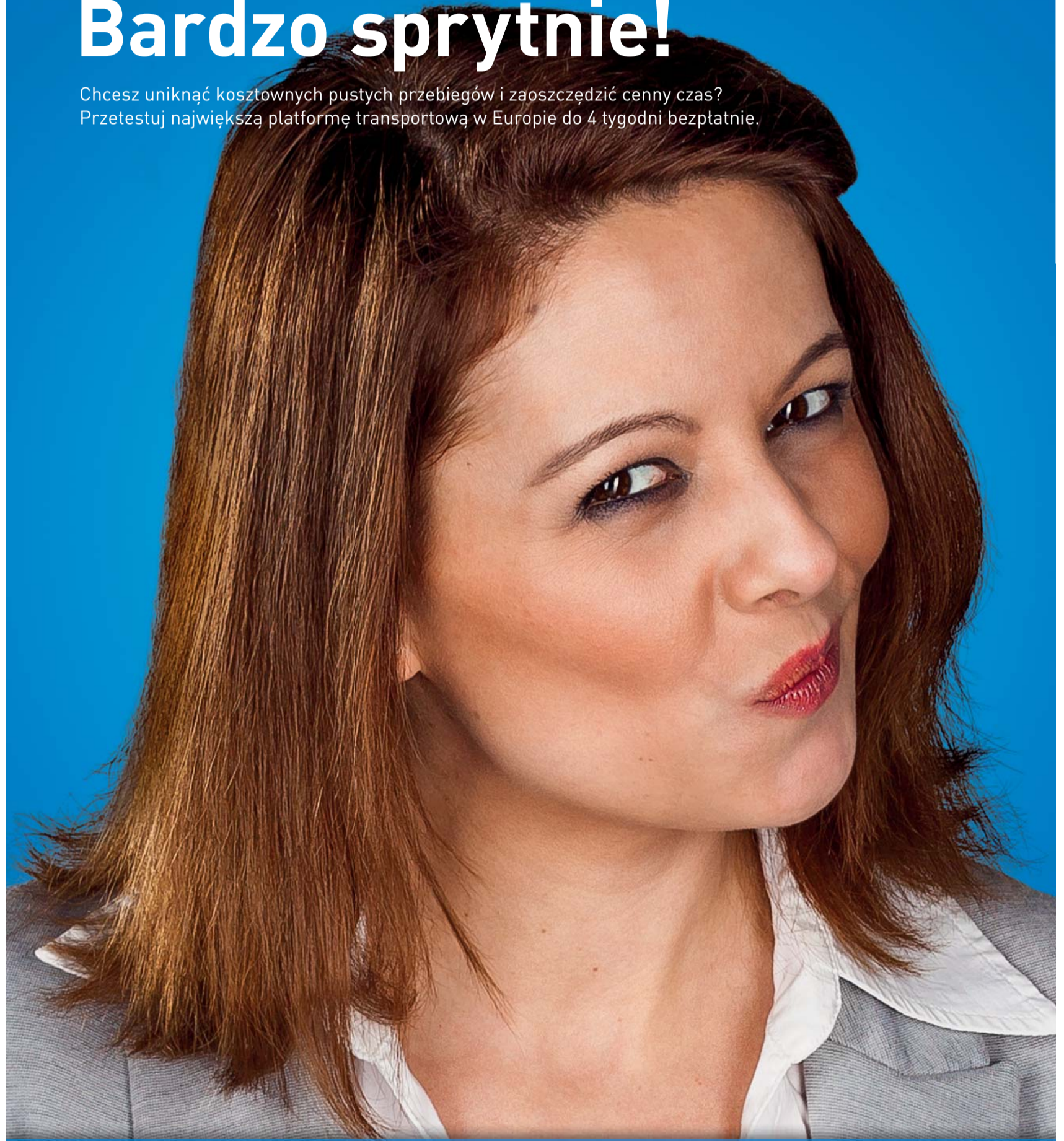
biuro@omegabroker.pl  
www.omegabroker.pl  
tel. +48 58 669 23 21  
fax +48 58 629 01 73  
81-576 Gdynia  
ul. Żuławska 27

i odzieżowej. W 2017 roku planowany wzrost obrotów ma wynieść 16%. W Polsce firma znajduje się w pierwszej piątce największych operatorów logistycznych świadczących usługi logistyki kontraktowej.

**TimoCom**

## Bardzo sprytnie!

Chcesz uniknąć kosztownych pustych przebiegów i zaoszczędzić cenny czas? Przetestuj największą platformę transportową w Europie do 4 tygodni bezpłatnie.



Teraz także dostęp mobilny:



www.timocom.pl



**BAROMETR RYNKOWY**

Barometr transportowy

EU - EU



Frachty w %	Cieżarówki w %
PL > BE	6
PL > CZ	30
PL > DE	45
PL > FR	48
PL > LT	24
PL > NL	12
PL > PL	53
PL > RU	55
PL > UA	21
BE > PL	14
CZ > PL	25
DE > PL	12
FR > PL	12
LT > PL	52
NL > PL	21
PL > PL	53
RU > PL	86
UA > PL	16

**Dobry początek.** W tym tygodniu barometr transportowy zanotował wzrost o 3%. Stosunek udziału ofert frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych ustalił się na poziomie 54:46. W eksporcie dwie relacje pozostają bez zmian: Belgia i Litwa. Pozostałe to same zwyki udziału ofert ładunków. Kolejność jest następująca: Francja (+11%), Ukraina (+8%), Rosja i Holandia (po +4%), Niemcy (+3%) oraz Czechy (+2%). W imporcie barometr transportowy wykazał tylko jeden spadek. Dotyczy on Rosji i wynosi -7%. Pozostałe relacje to wzrosty udziału ofert. Największe odnoszą się do Czech i Litwy (oba kraje po +7%), Belgii i Holandii (+6%) oraz Francji (+5%). Dalej, zamykając listę, plasują się Niemcy i Ukraina (po +2%). Drugi kwartał rozpoczął się bardzo pozytywnie. Zarówno na wyjazdach, jak i na powrotach widać praktycznie same wzrosty. Wyjątkiem jest relacja Rosja - Polska, gdzie barometr wskazał spadek oraz relacja Polska - Belgia i Polska - Litwa, gdzie udział ofert ładunków pozostał na poziomie z zeszłego tygodnia. Tak korzystny układ wyników jest niezwykle rzadki, dlatego tym bardziej życzylibyśmy sobie utrzymania takiej tendencji w przyszłości.

# Nawet dwukrotnie więcej

Grupa Wielton w ofensywie



Członkowie zarządu Wieltona - Mariusz Golec i Tomasz Sniatała

CEZARY BANASIAK

W Warszawie 6 IV odbyła się w hotelu Marriott konferencja prasowa Grupy Wielton, na której podsumowany został poprzedni rok, ale także, a może przede wszystkim, przedstawiono plany działań i prognozy do roku 2020. A te są niewątpliwie ambitne.

Aktywnie działający Wielton już od 2015 r. konsekwentnie buduje swoją pozycję w Europie przejmując silne, lokalne marki w innych krajach - francuski Fruhauf, włoskie Viberti i Cardi. Akwizycje pozwalają nam wejść na nowe rynki, ale także wzmocniają pozycję na obecnych. Dzięki nim także możemy sięgać po nowe segmenty rynku i rozwiązania produktowe - mówił prezes zarządu Wielton S.A., Mariusz Golec.

**Rekordowy ubiegły rok.** Od stycznia 2016 r. wartość spółki podwoiła się - kurs akcji Wielton S.A. na początku kwietnia tego roku wynosił 15,05 zł wobec 7,07 zł z początku roku 2016. Przy zeszłorocznym wolumenie sprzedaży wynoszącym 12,9 tys. szt. (+83% w porównaniu do 2015 r.), przychody wyniosły 1,198 mld zł (+90%), EBITDA 106 mln zł (+75%), a zysk netto 55 mln zł (+63%).

W czym tkwi sukces firmy? Prezes Golec, podkreślał, że: *Kluczową rolę pełnią ludzie. To kompetentny i zaangażowany zespół, która daje gwarancję osiągnięcia zamierzonych celów biznesowych. Inwestujemy i będziemy inwestować w kształcenie obecnych i przyszłych kadr oraz pozyskiwanie ekspertów z rynku. Rozwój kapitału*

ludzkiego to jeden z warunków koniecznych do realizacji strategii wzrostu.

**Celem każdego,** a przynajmniej ambitnego, przedsiębiorstwa nie może być jednak spoczywanie na laurach. Kierując się taką dewizą, także i Wielton zaprezentował w swojej „Strategii Wzrostu 2020” jak mają wyglądać najbliższe lata. Założeniem głównym jest podwojenie biznesu z aktualnych 12,9 tys. szt. do 25 tys. sprzedawanych pojazdów, a co za tym idzie i zwiększenie przychodów ze sprzedaży do 2,4 mld zł. Dzięki temu ma się udać osiągnąć (lub utrzymać) pozycję w pierwszej dziesiątce na świecie, trzecie miejsce w Europie, pierwsze w Polsce i Francji, a także blisko podium we Włoszech i Niemczech (Top 5).

Strategia, jak przekonywał prezes, jest dokładnie przemyślana, a precyzyjne plany mają być konsekwentnie realizowane. *Rozwój Grupy w ostatnich latach jest najlepszym dowodem słuszności podejmowanych przez zarząd decyzji - dodał. Nowe cele są równie ambitne. Wielton ma być postrzegany przez klientów i branżę jako ekspert, który będąc kompetentnym partnerem proponuje najlepsze i najbardziej kompleksowe rozwiązania.*

**Dwa filary.** Drugim - poza akwizycjami - filarem strategii wzrostu ma być rozwój organiczny. Grupa poszerzy swoją ofertę produktową m.in. w oparciu o własne Centrum Badawczo-Rozwojowe, we współpracy z ośrodkami naukowymi i kluczowymi klientami. Zamierza również zwiększać swój udział w produktach wysokomarżowych takich jak wywrotki, chłodnie, produkty niszowe.

Do 2020 r. firma planuje wybudować zakład do produkcji chłodni, rozbudowane są linie: montażowa, spawalnicza oraz zabezpieczenia antykorozyjnego KTL. Dynamicznie rozwija się też sieć sprzedaży i serwisowa. Spółka zamierza wybudować cztery centra obsługi klienta, w tym jedno w Afryce.

W ciągu najbliższych lat Grupa Wielton zamierza wydać 160 mln zł, z czego aż 110 mln zł na nowe inwestycje. Ambicje obejmują także poprawę efektywności produkcji o 3% rocznie oraz skrócenie czasu dostaw o 1/4.

# Cargonexx to jedna z najskuteczniejszych platform internetowych

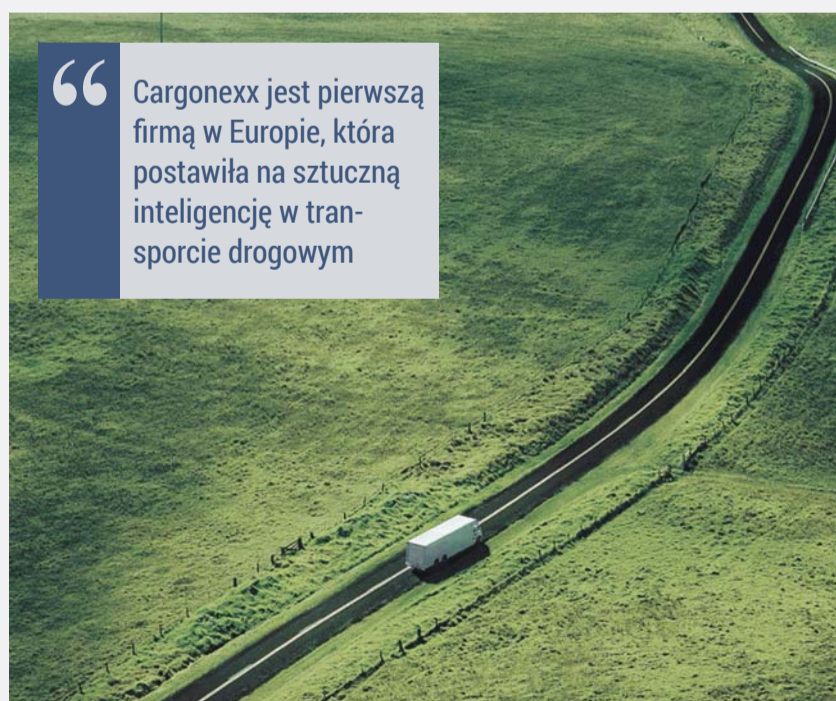
Prostota, niezawodność, fairplay

**Branża logistyczna w Europie odnotowuje aktualnie wzrost nowych modeli biznesowych i rozwiązań technicznych. Do najszybciej rozwijających się cyfrowych usługodawców w branży transportowej należy niemiecka spedycja Cargonexx.**

Dotychczas na platformie Cargonexx zarejestrowało się ponad 2 tys. firm transportowych z Niemiec i z Polski, i to w ciągu zaledwie kilku miesięcy. Plasuje się więc w samej czołówce europejskich przedsiębiorstw transportowych zajmujących się przewozem ciężarowym.

**Nowe rozwiązania** transportowe w logistyce przyczyniają się do wzrostu konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami. Pojawia się coraz więcej platform służących relacjom B2B, które umacniają swoją pozycję na rynku. CEO platformy spedycyjnej Cargonexx Rolf-Dieter Lafrenz nie boi się konkurencji: *Powodem szybkiego rozwoju naszej firmy jest fakt, że Cargonexx nie konkuruje z innymi spedycjami, a wręcz ułatwia im pracę i przyczynia się do ich sukcesu. Daje nam to możliwość utrzymania się długoterminowo w branży TSL.*

Według aktualnych badań rynku prowadzonych przez instytut IIHD i holenderską firmę BearingPoint, zajmującą się doradztwem technologicznym i zarządzającym, wynika, że można obecnie zaobserwować



“Cargonexx jest pierwszą firmą w Europie, która postawiła na sztuczną inteligencję w transporcie drogowym”

trend wskazujący na wzrost konkurencji, którą kojarzy się z tzw. pojęciem uberyzacji (eng. uberisation). Trzy czynniki odgrywają znaczącą rolę w uplasowaniu internetowych platform transportowych na rynku: ich model cenowy, funkcjonalność i niezawodność.

**Trzy kryteria.** Cargonexx ze swoim innowacyjnym pomysłem spełnia te trzy wyżej wymienione kryteria i ofe-

ruje model przeciwny do kultury „Uber”. *W tej branży modele biznesowe, które są nastawione na eliminację lub ograniczenie istniejących już rozwiązań, mogą osiągnąć tylko połowiczny sukces, bo branża ta jest bardzo złożona i opiera się na zaufaniu - wyjaśnia prezes Rolf-Dieter Lafrenz.*

Z pomocą algorytmu matematycznego Cargonexx potrafi obliczyć w ciągu kilku milisekund cenę rynkową za

YEARS 25 LAT

IX Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego  
- Pojazdy Użytkowe

**9-11.05.2017**

WSPÓLPRACA

www.rotra.targi Kielce.pl

**W programie:**  
Pokazy dynamiczne nowoczesnego sprzętu  
organizator: EG POLSKA - generalny przedstawiciel marki TATRA

Równoległe odbędą się m.in. Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego  
**Autostrada-Polska**

**TARGI DAJĄ WIĘCEJ**

Sprawdź na: [facebook.com/targidajawiecej](https://www.facebook.com/targidajawiecej)



# Transport pod stałą kontrolą

Jakie korzyści niesie ze sobą zintegrowana w ramach platformy TimoCom telematyka?



Fot.: TimoCom

Na rynku funkcjonuje wiele systemów telematycznych i wciąż pojawiają się nowe. Ich zadaniem jest monitorowanie różnych parametrów pojazdów m.in. aktualnej pozycji. Właśnie tę właściwość wykorzystuje TimoCom w ramach integracji tych systemów z platformą transportową, co daje użytkownikom wiele korzyści.

**Szeroki zasięg.** Obszar jaki obejmuje platforma TimoCom stawia ją na pozycji największej platformy transportowej na rynku europejskim. Obejmuje swoim zasięgiem 44 kraje. Tak rozległy teren oddziaływania niesie ze sobą możliwość współpracy z bardzo licznym gronem kontrahentów (36 tys. firm). Większość z nich korzysta z różnego typu systemów telematycznych. Przy możliwości tak szeroko zakrojonej kooperacji kluczową kwestią staje

się stworzenie miejsca, które skupiałyby używane przez użytkowników platformy systemy i pozwalało działać pomimo różnic w wykorzystywanych narzędziach.

Takim miejscem jest właśnie platforma TimoCom. W jej ramach zintegrowanych jest obecnie 214 systemów telematycznych, w tym 71 pochodzących z Polski. Jest to zatem najszerza integracja z platformą transportową na rynku. Niwelowanie różnic pomiędzy rozwiązaniami używanymi przez klientów platformy daje wymierne korzyści. Zintegrowana telematyka oznacza bowiem możliwość monitorowania aktualnej pozycji pojazdu przewoźnego cenny ładunek partnera biznesowego przy pomocy jednego interfejsu. Redukuje to zatem bariery technologiczne jakie powstają przy tak dużej liczbie różnych systemów, których mnogość często

występuje nawet w obrębie jednego przedsiębiorstwa. Należy zwrócić także uwagę na jeszcze jeden aspekt związany z integracją. Systemy telematyczne przy całej swojej użyteczności nie zawsze pozwalają na udostępnienie lokalizacji pojazdu. Platforma transportowa daje taką możliwość ułatwiając tym samym swobodną i bezpieczną kooperację pomiędzy partnerami z całej Europy.

**Silny argument w walce o zlecenia.** Zabieganie o zlecenie to niestety wycisk. Bywa, że o wyborze zleceniobiorcy decyduje właśnie fakt, że posiada on zintegrowaną z TimoCom telematykę. Powody mogą być różne: poczucie bezpieczeństwa zleceniodawcy, komfort wynikający z braku konieczności telefonicznego dopytywania o pozycję pojazdu – jest to kwestia preferencji klienta. Istotnym jest jednak fakt, że przewoźnik mogąc udostępnić zleceniodawcy informację o lokalizacji pojazdu, wzmacnia poczucie zaufania we wzajemnych relacjach.

Czynnik ten jest szczególnie istotny w transporcie i może mieć kluczowe znaczenie dla podjęcia decyzji o powierzeniu ładunku, szczególnie że zleceniodawca dysponuje w trakcie wyszukiwania przewoźnika dostępem do informacji o tym, który z nich udostępni możliwość monitorowania pojazdu z ładunkiem. Jest to wyjątkowo istotne w przypadku nowych kontrahentów, którzy wcześniej ze sobą nie współpracowali.

**Szybsze wyszukiwanie ofert.** Telematyka w połączeniu z platformą transportową tworzy synergicznie działający system. Efektem jest m.in. opcja wykorzystania aktualnej lokalizacji pojazdu do wyszukiwania zlecenia frachtu w określonej przez siebie odległości.

Przyspiesza to znacznie działanie i daje możliwość pozyskania zleceń

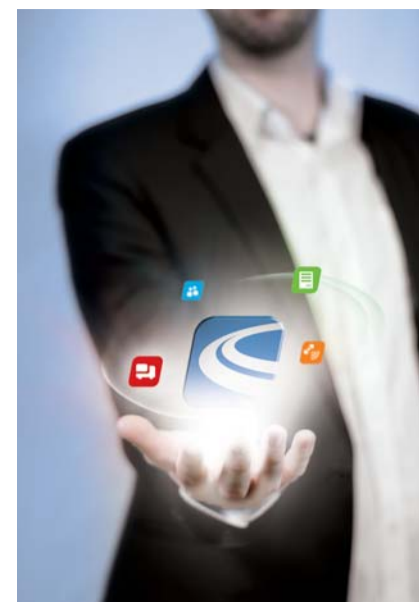
z rynku SPOT np. w sytuacji awaryjnej, w celu uniknięcia powrotu bez wykorzystania wolnej przestrzeni ładunkowej lub aby nie tracić czasu w trakcie dłuższej zapowiadającego się przestoju.

**Bezpieczeństwo.** Administrator platformy TimoCom niezwykle rzetelnie podchodzi do problematyki związanej z bezpieczeństwem. Jest to wielopłaszczyznowy system zakładający nie tylko weryfikację użytkowników, ale także zabezpieczenia techniczne odnośnie przechowywania danych na serwerach, jak również ich transferu. Podobnie jak w wypadku internetowych systemów bankowych, firma korzysta z protokołu https i certyfikatów bezpieczeństwa. Posiadaczem danych jest użytkownik i to on decyduje o sposobie ich wykorzystania. Dzięki temu coraz więcej przedsiębiorstw wykorzystuje możliwości zintegrowanych z platformą systemów telematycznych.

Początkowo przewoźnicy sygnalizowali pewne obawy, głównie ze względu na udostępnianie istotnych informacji kontrahentowi. Jednak, gdy

„Systemy telematyczne przy całej swojej użyteczności nie zawsze pozwalają na udostępnienie lokalizacji pojazdu

przekonali się, że pozycja pojazdu widoczna jest dla zainteresowanego klienta jedynie w czasie wykonywania zlecenia i dotyczy konkretnego pojazdu, a nie całej floty, te obawy zniknęły. Poczucie bezpieczeństwa wzmocnił



Fot.: TimoCom

także fakt, że udostępniający ma cały czas kontrolę nad procesem. To on decyduje kiedy, komu i na jaki czas umożliwić monitorowanie pozycji wybranego pojazdu i w każdej chwili dostęp ten może cofnąć.

**Skrócenie łańcucha komunikacyjnego.** Kolejnym aspektem jest wspomniane wyżej skrócenie łańcucha komunikacyjnego. Zarówno przewoźnik, a poprzez udostępnienie również zleceniodawca, mają dostęp do informacji o aktualnej pozycji wybranego pojazdu z ładunkiem w czasie wykonywania zlecenia. Znacząco ogranicza to konieczność ciągłej wymiany informacji na temat pozycji ładunku, co oszczędza czas i ułatwia współpracę.

Systemy telematyczne w połączeniu z możliwościami platformy transportowej dają nowe perspektywy pozwalające w bardziej efektywny sposób wykorzystywać potencjał przedsiębiorstwa. Pozyskiwanie i analiza konkretnych informacji przyczynia się do lepszego zarządzania zasobami firmy oraz do większej elastyczności działania. Wszystkie te faktory pozwalają wpływać na końcowy wynik finansowy firmy.

AS

## PRAWO



**Anna Widuch,**  
radca prawny z kancelarii  
TransLawyers

Czy firma transportowa musi informować i w jakim zakresie o systemach telematycznych stosowanych w ciągniku, naczepie itp.?

Do tej pory nie było prawnego obowiązku stosowania telematyki przez przewoźników

i w związku z tym przedsiębiorstwa transportowe nie musiały formalnie informować ani administracji rządowej, ani swoich kontrahentów o tym, czy i jakie narzędzia wykorzystują.

Systemy telematyczne wdrażane były ze względu na potrzeby wewnętrzne przewoźnika (np. kontrola trasy, bezpieczeństwo ładunku i kierowcy, optymalizacja zużycia paliwa) lub oczekiwania klienta, któremu udostępnienie możliwości śledzenia ładunku dawało poczucie bezpieczeństwa. Telematyka może jednak już wkrótce okazać się prawnym wymogiem w pewnym sektorze usług transportowych za sprawą zaproponowanego przez resort finansów tzw. pakietu przewoźowego (projektu ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów), mającego prowadzić do uszczelnienia poboru VAT.

Głównym założeniem jest wprowadzenie obowiązku monitorowania przewozu towarów takich jak: paliwa płynne, alkohole skażone i susz tytoniowy. Dla przewoźnika pakiet przewoźowy na początek, czyli od marca 2017 r., oznacza obowiązek zgłaszania takich przewozów i przekazywania kierowcy tzw. numeru referencyjnego. Przyszłościowo resort finansów będzie chciał także nałożyć obowiązek śledzenia tego towaru za pomocą narzędzi lokalizujących, co

z pewnością wpłynie na wzrost zapotrzebowania na rozwiązania telematyczne.

Czego przewoźnik nie może zrobić względem kierowcy a na co kierowca (i w jaki sposób – pisemnie?) musi wyrazić zgodę?

To bardzo szerokie pytanie, więc zawężę je do tematu głównego. Decydując się na wprowadzenie telematyki do firmy nie można zapomnieć, że korzystanie z tego narzędzia opiera się głównie na kierowcy. Aby w pełni wykorzystać możliwości systemów wymagana jest, najczęściej w momencie uruchomienia go, identyfikacja kierowcy, a więc podanie danych osobowych pracownika. Przepisy o ochronie danych osobowych nakładają na przewoźnika i dostawcę rozwiązań telematycznych szereg obowiązków, w tym jeden z najistotniejszych: uzyskania zgody kierowcy na przetwarzanie jego danych, ale także na samą geolokalizację.

Niezbędnym jest też zapewnienie bezpieczeństwa technicznego tych danych i dopełnienie obowiązku informacyjnego. Gromadzenie i wykorzystywanie danych z geolokalizacji musi zawsze być celowe (tzn. zapewnienia bezpieczeństwa poprzez śledzenie trasy) i trwać przez okres niezbędny dla realizacji tego celu. Warto także wewnętrzny aktem pra-

cowadcy wprowadzić podstawowe zasady korzystania z tych systemów, tak aby kierowca w ramach obowiązków pracowniczych był zobligowany do korzystania z tych narzędzi.

Czy odczyty z urządzeń telematycznych mogą być użyte w sądzie? Czy firma może je udostępnić innym kierowcom (jako przykład dobrych lub złych praktyk) i podmiotom?

Dane, które dostarczają rozwiązania telematyczne to przede wszystkim informacje o trasie i położeniu środka transportu w określonym czasie, czyli informacje o przebiegu realizacji zlecenia transportowego. W relacjach przewoźnika ze zleceniodawcami są to potencjalnie najistotniejsze dowody w razie sporu, co do okoliczności wykonania umowy. Z danych telematycznych można wyprowadzić dowód na okoliczność m.in.:

- terminowości podstawienia pojazdu na załadunek czy rozładunek,
- ewentualnych nieuzasadnionych postojów podczas załadunku czy rozładunku,
- przy roszczeniach odszkodowawczych przewoźnika, wynikających z kosztów podstawienia pojazdu na załadunek ze zlecenia, które zostaje anulowane,

- w postępowaniach karnych ostatniego potwierdzonego położenia pojazdu/towaru,
- przy roszczeniach pracowniczych, np. o diety czy ryczałty za noclegi, ilości i wysokości tych należności w zależności od krajów, przez które odbywała się podróż służbowa.

W postępowaniach sądowych wydruk z systemu telematycznego stanowi dowód, który będzie podlegał ocenie sądu w toku procesu. Dowód taki może przedstawić z własnej inicjatywy sam przewoźnik albo sąd, na wniosek drugiej strony, zobowiązuje go do przedłożenia tych danych.

Nowoczesne systemy telematyczne dostarczają także dodatkowych informacji np. o stylu jazdy kierowcy czy zużyciu paliwa na trasie. Takie dane mają znaczenie dla potrzeb wewnętrznych przewoźnika i wykorzystywane są głównie w celach szkoleniowych. Należy przy tym pamiętać jedynie o ochronie danych osobowych i w związku z tym albo pozyskać zgodę kierowców na ich upublicznianie wewnątrz firmy, albo przedstawić je w sposób, który uniemożliwia identyfikację osoby, do której są przypisane.

AS

## ROZMOWA Z...



**Paweł Włoczek,**  
Country Manager, WebEye Polska

Jakie korzyści płyną z telematyki?

Rozwiązania telematyczne wspierają firmy transportowe w wielu istotnych

obszarach – dostarczają im stały wgląd do danych związanych z każdym kierowcą i pojazdem w czasie rzeczywistym. Wdrożenie systemów telematycznych nie tylko wpływa na bardziej efektywne zarządzanie firmową flotą, ale przyczynia się również do zmniejszenia poziomu zużycia paliwa, a co za tym idzie, uzyskania oszczędności.

Ponadto dzięki zainstalowaniu m.in. czujników, stosowaniu alarmów czy pomiarów temperatury możliwe jest zapewnienie bezpiecznego transportu dóbr. W zarządzaniu flotą przedsiębiorstwa pomocne są również funkcje diagnostyczne wspierające je w ewidencji stanu technicznego pojazdu – bardziej dokładna kontrola przekłada się na wydłużenie żywotności pojazdów.

A w odniesieniu do giełd transportowych?

Telematyka odgrywa również istotną rolę w giełdach transportowych – rozwiązania te usprawniają realizację zleceń, umożliwiając łatwiejsze zarządzanie ładunkami

oraz ograniczają liczbę kilometrów pokonywanych bez załadunku. Obecnie największe giełdy transportowe współpracują z firmami telematycznymi, które opracowały wspólny interfejs umożliwiający użytkownikom giełdy łatwy dostęp do potrzebnych informacji, takich jak m.in. położenie pojazdu. Firma transportowa zarejestrowana na giełdzie ładunków i wykorzystująca rozwiązania telematyczne może w łatwy sposób udostępnić informacje potencjalnym zleceniodawcom, którzy umieścili lub chcieliby umieścić ładunek w ich pojazdach. Dzięki temu zlecający wiedzą gdzie znajduje się ich załadunek oraz w szybki i przejrzysty sposób uzyskują wgląd do informacji o pojazdach, które można załadować.

Równocześnie firmy transportowe niewykorzystujące rozwiązania telematycznych są mniej konkurencyjne na giełdzie transportowej i mają mniejsze szanse na pozyskanie zleceń.

MM

## BAZA TRANSPORTOWA NA WYNAJEM

Wynajmę połowę bazy firmy transportowej zlokalizowanej w Rusocinie, ul. Dekarska.  
Biuro: dwa zamknięte pomieszczenia biurowe 57 i 28 m<sup>2</sup>, recepcja 28 m<sup>2</sup>, magazyn 8 m<sup>2</sup>, łazienka 7,5 m<sup>2</sup>.  
Dodatkowo połowę zaplecza w postaci hali serwisowej o powierzchni 438 m<sup>2</sup>, zaplecza dla mechaników itd.  
Wszystko wykonane jest w wysokim standardzie.  
Plac manewrowy na 25 zestawów wyłożony kostką brukową, dwie bramy na pilota itd.

DOSTĘPNE OD ZARAZ



Wojciech Szewko ☎ 501 59 39 34 ✉ wojciech@uniontransport.eu



# Quo vadis polski intermodalu?

W Szwajcarii nakłady na tę gałąź są 100 razy większe

dokończenie ze str. 2

Drugi dzień konferencji „Transport intermodalny – integracja przewozów światowych” był ciekawszy, spokojniejszy (mniejszy hałas wokół, choć głosy z sali obok zastąpiły wrzaskliwe dzieci – z drugiej strony) i przy większej frekwencji. Odbłyły się dwie sesje. W pierwszej mówiono o trendach światowych.

Przemysław Żukowski z Departamentu Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej scharakteryzował perspektywę rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Przyznał, że potencjał żeglugi śródlądowej nie jest wielki, ale też nie jest należyście wykorzystywany. Wskazał na działania obecnego rządu w tym zakresie i perspektywy głównych szlaków wodnych w kraju.

**Przykład idzie z USA.** Jeśli z kogoś mamy brać przykład, to najlepiej z Amerykanów. W USA – jak podał prof. Leszek Mindur w swym wystąpieniu – w ciągu 10 lat potrojiły się przewozy transportem intermodalnym, a jego udział w przewozach ogółem wynosi ok. 60%. Na II miejscu są Chiny, których gospodarka rośnie przez ostatnich 15 lat w tempie ok. 10% rocznie (z małymi wyjątkami). Nie dziwi więc fakt, że w „10” największych portów kontenerowych świata trzy pierwsze miejsca zajmują te z Kraju Środką (w sumie 7 w „10”).

Dobrym przykładem dla nas w Europie może być Szwajcaria, gdzie odsetek przewożonych ładunków przez intermodal także oscyluje wokół 60%. Tyle tylko, że – jak powiedział prof. Maciej Mindur, występujący w sesji II, z Politechniki Lubelskiej – tam nakłady na tę gałąź transportu są...

100 razy większe niż w Polsce! Powoływanie się więc na Szwajcarię, jak to robią często nasi „ekolodzy”, jest śmieszne.

**Żegluga globalna.** Dr Ernest Czernański z Uniwersytetu Gdańskiego omówił „Globalne uwarunkowania rozwoju żeglugi kontenerowej”. Wskazał na fakt nadpodaży statków – złomuje się już jednostki 8-12-letnie. Koszty jednostkowe przewozu kontenerów są bardzo wysokie, dlatego obniża się je za wszelką cenę. Jednocześnie następuje konsolidacja po stronie podaży – coraz mniejsza liczba armatorów posiada coraz większą flotę kontenerową (jeden alians dysponuje już 1/3 rynku).

W przedpołudniowej sesji II dnia mówiono sporo o Chinach. Anna Różalska, kierownik rozwoju biznesu PKP Cargo Connect, scharak-

teryzowała obsługę przewozów kontenerów z Chin przez swoją firmę, a dwaj szwajcarzy – prof. Dariusz Milewski (USz) i dr Bogusz Wiśnicki (AM) – przedstawili „Problem wyboru gałęzi i technologii transportu w obsłudze globalnego obrotu towarowego na przykładzie połączeń UE-Chiny”.

**Wyzwania dla Polski.** Pod hasłem „transport intermodalny – wyzwania rynku polskiego” odbyła się ostatnia sesja konferencji, podczas której głos zabierali: prof. Juliusz Engelhardt, Krzysztof Warmański (TDT), Alicja Kozłowska (UTK), Andrzej Kobuszewski (GDDKiA), dr Mirosław Antonowicz (Akademia Leona Koźmińskiego) i Maciej Brzozowski (Port Hamburg), prof. Maciej Mindur i Robert Kruk (Instytut Kolejnictwa).

W Europie średnia udziału przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym oscyluje w granicach 20%, w Niemczech prawie 30%, Wielkiej Brytanii ok. 30%, Szwajcarii powyżej 35%, Hiszpanii ponad 45%, Włoszech prawie 50%, a w Norwegii niemal 60% – podali M. Antonowicz i M. Brzozowski, przy czym dane te różniły się od podanych przez jego poprzedników. Na pytanie „co dalej i dlaczego?” odpowiadali: transport intermodalny



Prof. Maciej Mindur z Politechniki Lubelskiej

(„pupil UE”), wg szacunków, może do 2020 r. wpłynąć na poziom ponoszonych przez polskie społeczeństwo kosztów generowanych przez transport (dać oszczędności rzędu 2,7-3 mld zł).

O szczegółach – w następnych wydaniach „PGT”.

## Półwysep Hel nadal zakorkowany

Póki co nie ma szans na elektryfikację linii i budowę mijanek



Szlak Jastarnia-Hel

EWA GRUNERT

Mieszkańcy półwyspu helskiego mogą pozbyć się złudzeń. Nie zanosi się na elektryfikację linii kolejowej do Helu. Ostatnio PKP PLK ogłosiło podpisanie nowych umów na projekty, na które wyda 5,5 mld zł, ale nie zapisano tam trasy helskiej.

Okazało się, że pilniejszymi projektami jest budowa linii obwodowej

aglomeracji warszawskiej i krakowskiej, a z przewozów regionalnych trasy takie jak: Ostrołęka-Łapy, Siedlce-Czeremcha, Czeremcha-Białystok czy Lublin-Stalowa Wola Rozwadów. Za 2-3 lata poprawi się jakość podróży na linii Tarnów-Muszyna, zbudowany zostanie nowy peron na stacji Opoczno, a o 15 minut krócej trwać będzie podróż na linii Bydgoszcz-Toruń-Kut-

no. Za 3-4 lata mieszkańcy rejonów południowej Polski i terenów wschodnich odczują pozytywne skutki podpisywanych umów.

W tych planach zabrakło miejsca na elektryfikację naprawdę ważnej i zatłoczonej do granic wytrzymałości, zwłaszcza w sezonie letnim, linii do Helu, czy chociażby budowy mijanek. Jedyną pociąg dla turystów będzie uruchomiony już od 28 IV tramwaj wodny z Trójmiasta do Helu, ale jest to komunikacja dość droga.

**Pendolino na Hel?** Parę lat temu przeprowadzono modernizację linii 213 Reda-Hel, dzięki której prędkość maksymalna pociągu zwiększyła się do 90-100 km/godz., ale te odcinkowe prace nie przyniosły zamierzonego efektu. Nie wiadomo dlaczego nie wybudowano nawet jednej mijanki, czy chociażby jednego nowego przystanku osobowego. W nadchodzącym sezonie letnim znów ludzie będą dopychani kolanami do wagonów, bo kursujący tabor nie może sprostać liczbie turystów. Zresztą, w codziennej, pozasezonowej komunikacji, mieszkańcy również zmagają się z korkami drogowymi, a linia 213 w małym zakresie pomocna jest w dojazdach do pracy, czy szkoły w Trójmieście.

Władze województwa oraz PKP PLK Gdynia od lat powtarzają, że elektryfikacja linii Władysławowo-Hel jest niezbędna, że jej budowa znalazła się już w umowie między samorządem z władzami centralnymi, że będzie potrzebny zakup nowego taboru do obsługi połączenia, które poprawiłoby przepustowość. Sprawa jednak nie posunęła się naprzód od ponad sześciu lat, z powodu – jak tłumaczono – braku

“Władze województwa oraz PKP PLK Gdynia od lat powtarzają, że elektryfikacja linii Władysławowo-Hel jest niezbędna

pieniędzy. Inwestycja kosztowałaby blisko 120 mln zł. Marzeniem Leszka Lewińskiego, zastępcy dyrektora PKP

PLK S.A. w Gdyni jest bezpośredni przejazd Pendolino z Krakowa na Hel, co byłoby możliwe po elektryfikacji linii helskiej i połączenia jej z kolejową siecią krajową.

**Modernizacja połączenia** Trójmiasta z Helm wymaga również przebudowy lub stworzenia nowego węzła komunikacyjnego we Władysławowie. Jeśli chodzi o realizację tego zamierzenia, to powiat pucki pozostaje jakby poza zainteresowaniem władz wojewódzkich i kolejowych. Z badań wynika, że mieszkańcy chętnie przesiedliby się z samochodów na pociągi, ale nie pojawiają się konkretne propozycje. Dla miejscowych jest oczywiste, że łatwiej zbudować drugi tor kolejowy na półwysep niż nawet lokalną, drugą jezdnię – o powstaniu całkiem nowej, obwodowej drogi nie wspominając.

Tak więc tegoroczny sezon letni nie zmieni nic na lepsze w połączeniach kolejowo-drogowych z miastem Hel. Nadal turyści i mieszkańcy będą pokonywali wielokilometrowe korki drogowe, nadal będą kursowały po jednej linii zatłoczone pociągi, ale mgliste obietnice poprawy tej sytuacji zostały złożone. Wystosowaliśmy w tych sprawach pytania do ministerstwa i nadal czekamy na odpowiedzi.

### TRZY PYTANIA



dr Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej

Czy propozycja Jerzego Polaczka, byłego ministra transportu, by przedłużyć LHS ze Sławkowa do Gliwic i Kędzierzyna Koźla to dobry pomysł?

Położenie Polski na skrzyżowaniu europejskich szlaków komunikacyjnych to niewątpliwie szansa rozwojowa. Trzeba jednak mieć świadomość, że nasz kraj konkuruje na międzynarodowym rynku transportowym z wieloma innymi, które chciałyby zyskać dzięki dobrej komunikacji. Bo o wzmocnienie swoich korytarzy transportowych, a niejednokrotnie o te same strumienie ładunków równoległe stara się wielu przedsiębiorców i wiele regionów.

W dyskusji o polityce transportowej, a może nawet szerzej – o polityce rozwoju – zbyt rzadko pojawiają się projekty proponujące dostosowanie transportu do nowych zadań. Złasko – zwłaszcza w przypadku kolei – ambicje ogranicza się do moderni-

zacji istniejącej sieci, z ewentualnymi niewielkimi uzupełnieniami. Tymczasem podstawowym instrumentem w konkurencji międzynarodowej jest infrastruktura. W tym kontekście pomysł przedłużenia linii szerokotorowej do portu śródlądowego i terminali kontenerowych w Gliwicach to wartościowa koncepcja.

**Dlaczego jest pan zwolennikiem tego pomysłu?**

Dziś ponad trzystukilometrowa linia LHS, prowadząca od granicy wschodniej kończy się na „przedmieściach” Zagłębia Dąbrowskiego. Poprowadzenie jej dalej, przez środek aglomeracji śląsko-dąbrowskiej może otworzyć dostęp do systemu kolei szerokotorowych i centrów logistycznych oraz dynamicznie rozwijających się miast województwa śląskiego. Realizacja tego pomysłu to kilkanaście nowych lokalizacji z równoległym dostępem do toru normalnego, szerokiego i dróg wysokiej klasy.

**Ale jest też wielu sceptyków...**

Sceptykom warto przypomnieć, że prowadzone od kilku lat dyskusje o przedłużeniu szerokiego toru z Koszyc przez Bratysławę do Wiednia przerodziły się już w prace studialne. A w przypadku połączenia przez Słowację do Austrii mówimy o 500, a nie 50 km torów. I o inwestycji w nowy przebieg i most na Dunaju, a nie uzupełnienie istniejących linii normalnotorowych o dodatkowy tor, bądź wykorzystanie istniejących korytarzy kolei piaskowych.

JM

12. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

# TRAKO

GDAŃSK  
AMBEREXPO  
26-29.09.2017

PATRONAT HONOROWY  
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GRUPA **PKP**

WSPÓLORGANIZACJA  
**BOMBARDIER**  
the evolution of mobility

WSPÓLPRACA  
**unife**

**KNORR-BREMSE** **MEDCOM** **pesa** **TINES**

**MTG** **IGTL** **rbf** **SIRTS** **PROKOLEJ**

WWW.TRAKOTARGI.PL



# Rekordowy marzec i I kwartał Pyrzowic

Zapowiada się najlepszy rok w historii



Dobre wyniki Pyrzowic to zasługa nowych tras regularnych

JANUSZ MINCEWICZ

W marcu lotnisko w Pyrzowicach obsłużyło 207 142 pasażerów. Jest to o 21 704 więcej (11,7%) niż w tym samym miesiącu zeszłego roku. Tegoroczny marzec był najlepszym trzecim miesiącem roku w historii podkatowickiego lotniska.

W porównaniu z marcem 2016 r. z usług portu w ruchu regularnym

skorzystało 174 110 osób, tj. o 14 319 więcej (8,9%), a w ruchu czarterowym 32 677, o 7 776 więcej (32%).

**Dobry kwartał.** Bardzo dobrze wypadł I kwartał bieżącego roku w porównaniu z analogicznym okresem 2016 r. W tym roku, w pierwszych trzech miesiącach, ogółem w ruchu z i do Pyrzowic podróżowało 570 134

osób. Jest to o 50 087 więcej (9,6%) rdr. W ruchu regularnym odprawiono 479 781 podróżnych – o 33 760 więcej (7,6%) niż w I kwartale 2016 r. Wzrost był także w przewozach czarterowych, w których obsłużono 86 953 pasażerów, o 16 752 więcej (23,9%) rdr.

Zgodnie z naszymi prognozami od początku roku notujemy stabilny wzrost ruchu pasażerskiego we wszystkich segmentach. W II kwartale spodziewamy się jeszcze wyższych wzrostów – skomentował Artur Tomasik, prezes Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego, które zarządza lotniskiem w Pyrzowicach.

**Bogata oferta.** Dobre wyniki Pyrzowic to zasługa nowych tras regularnych. Od marca można polecieć dwa razy w tygodniu do Lizbony, Katanii, na Malte i Islandię oraz trzy razy w tygodniu do Hamburga. Na początku maja wystartuje nowe połączenie do Amsterdamu, które obsługiwane będzie trzy razy w tygodniu, a w czerwcu zadebiutuje sezonowa trasa do Splitu.

Tegoroczna oferta, obejmująca ponad 100 połączeń regularnych i czarterowych, umożliwi obsłużenie w 2017 r. ok. 3,6 mln podróżnych, co będzie rekordowym wynikiem w historii Katowice Airport – twierdzi Piotr Adamczyk z GTL.

26 III wszedł w życie nowy rozkład lotów. Obecnie Pyrzowice mają 103

regularne i czarterowe połączenia do 31 państw w Europie, Afryce, Azji i Ameryce Północnej. W zeszłym roku katowickie lotnisko obsłużyło 3 221 261 pasażerów w ruchu całkowitym, w tym 2 126 540 w regularnym i 1 079 159 czarterowym.

**Regularne połączenia,** które stanowią prawie 70% ruchu na lotnisku, obejmują 48 destynacji do 21 krajów.

**“Tegoroczna oferta, obejmująca ponad 100 połączeń regularnych i czarterowych, umożliwi obsłużenie w 2017 r. ok. 3,6 mln podróżnych”**

Najwięcej tras jest do Włoch (8) i do Wielkiej Brytanii (7).

Poza tym w ofercie występują połączenia do Niemiec, Grecji, Norwegii, Holandii, Hiszpanii, Szwecji, Bułgarii, Chorwacji, Cypru, Francji, Gruzji, Irlandii, Islandii, Izraela, Malty, Portugalii, Ukrainy i Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Rodzinkiem wśród tegorocznych tras krajowych jest połączenie z Warszawą.

## Koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego

Lotnicza brama Polski i multimodalny węzeł przesiadkowy?



Uczestnicy debaty dotyczącej CPK

MIKOŁAJ MARSZYCKI

Wyłącznie połączenie Centralnego Portu Lotniczego z Centralnym Węzłem Kolejowym, arteriami szybkiej kolei i siecią autostrad może spełnić zarówno cele biznesowe, jak i strategiczne, stawiane sobie przez rząd – uważają eksperci think-tanku Warsaw Enterprise Institute (WEI), którzy 29 III zaprezentowali raport na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Po prezentacji odbyła się debata.

W spotkaniu udział wzięli: Mariusz Szpikowski, dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”; Paweł Borys, prezes Polskiego Funduszu Rozwoju; Artur Tomasik, prezes Związku Regionalnych Portów Lotniczych; Janusz Cieszyński z Ministerstwa Rozwoju; Mariusz Błaszczewicz, członek zarządu ds. finansowo-ekonomicznych PLL LOT oraz prezes WEI Tomasz Wróblewski.

Według ostatnich prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2030 r. Polska powinna obsługiwać ok. 50-60 mln pasażerów. Istniejąca infrastruktura nie jest jednak w stanie sprostać temu zadaniu. Już teraz najważniejsze krajowe lotnisko – port Chopina w Warszawie – pracuje w godzinach szczytu na granicy swoich możliwości, a jego maksymalna przepustowość (i to po inwestycjach) to ok. 22-25 mln podróżnych. Według ekspertów WEI, bez decyzji o budowie CPK Polsce grozi klincz transportowy, poważnie ograniczający nie tylko swobodę poruszania się Polaków, ale też rozwój gospodarczy państwa.

Mimo ostatnich zdecydowanych deklaracji politycznych wciąż nie dopracowaliśmy się nawet spójnego planu

ewentualnych działań. Raport jest próbą przybliżenia stanowisk, zmobilizowania stron do podjęcia działań, ale również rekomenduje szereg rozwiązań, zarówno logistycznych jak i politycznych, które pozwolą ominąć w przyszłości tradycyjne wyboje na drodze do realizacji strategicznych inwestycji – wyjaśniał podczas spotkania prezes Wróblewski.

**Co z portami regionalnymi?** Według raportu Polska stoi obecnie przed dwiema możliwościami – budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) lub stworzeniem duoportu na bazie warszawskich lotnisk. Jak przyznają jego autorzy, to ostatnie rozwiązanie jest zdecydowanie tańsze i łatwiejsze w realizacji, jednak nierozwójowe. Wynika to ze wspomnianej ograniczonej przepustowości lotniska w Warszawie oraz złej lokalizacji lotniska w Modlinie pod względem geograficznym i infrastrukturalnym jako ewentualnego głównego portu lotniczego dla Polski. Dodatkowo pieniądze zostaną wydane na pogłębianie rozproszenia potencjału, jaki posiada Polska przy jej położeniu geograficznym i skali rynku lotniczego oraz tempie jego rozwoju, zaś dotowane publicznie środkami porty regionalne pozostaną przyczółkami zagranicznych firm konkurujących z narodowym przewoźnikiem.

Przeinwestowane porty regionalne, budowane do tej pory przez samorządy bez rządowej strategii, stały się zakładnikami zagranicznych linii lotniczych. Nadpodaż kanibalizujących się wzajemnie portów, desperacko walczących między sobą o przewoźników zapew-

nających ruch pasażerski, skutkowało tym, że tzw. tanim liniom lotniczym porty zaczęły składać oferty wsparcia finansowego w zamian za realizowanie u nich połączeń. Koszty ponosiły nie tylko same porty, ale i lokalne samorządy – mówił dyrektor Szpikowski.

Obowiązkiem państwa jest takie projekty przeprowadzać. Trzeba jednak zrobić szczegółową analizę – co się stanie z portami będącymi w promieniu oddziaływania CPK? Bo to, że lotniska na południu i zachodzie Polski będą się dalej rozwijać, to nie ma żadnych wątpliwości. Im CPK nie zagrazi – odniósł się do tego wątku prezes Tomasik.

**Stworzenie duoportu** może utrzymać status quo i uniemożliwić dynamiczny rozwój Polski jako ważnego miejsca na lotniczej mapie świata. Niemniej według raportu koncepcja ta przynajmniej przez pewien czas będzie musiała być wdrożona jako rozwiązanie pomostowe w przypadku podjęcia decyzji o budowie CPK.

Według ekspertów WEI, port ten pełniłby rolę hubu lotniczego dla największych linii lotniczych na świecie, w tym przede wszystkim dla PLL LOT. Poza tym byłby to centralny punkt pasażerskiej i towarowej komunikacji kolejowej kraju oraz zwornik megapolis Warszawa–Łódź. Kluczowym elementem CPK miałby stać się Cen-

**“Projekt taki ma sens, jeśli jest częścią całego systemu logistycznego”**

tralny Węzeł Kolejowy osobowo-towarowy łączący Azję z Europą.

Dojazd do lotniska i centralnego węzła kolejowego mogłyby zapewnić m.in. autostrada A2 oraz kolej – w tym odcinek linii dużych prędkości Warszawa–Łódź. Projekt zakłada dodatkowo budowę trakcji kolejowych łączących promienie Port Centralny z siecią przewozów towarowych, umożliwiającą szybki dostęp do największych ośrodków handlowych w Polsce i Europie Środkowej z Pragą czy Berlinem na czele.

**Realizacja CPK** oznaczałaby więc budowę lotniska centralnego zintegrowanego z dużym dwupoziomym krzyżowym dworcem kolejowym

i wpiętego w system krajowej komunikacji samochodowej i kolejowej. Po zrealizowaniu całości inwestycji infrastrukturalnych hub CPK objąłby bezpośrednią, bezprzesiadkową komunikacyjną dostępnością kolejową ośrodki miejskie i metropolitalne zamieszkałe przez ponad 12 mln ludzi we wszystkich regionach Polski. W 120 minutowej izochronie dojazdu – poza Rzeszowem, Trójmiastem i Szczecinem – znalazłyby się wszystkie krajowe ośrodki metropolitalne. Oznaczałoby to również powstanie centrum przeładunkowo-logistycznego na szlaku Chiny–Europa. Tereny wokół lotniska, będące wtedy jednocześnie najlepiej skomunikowanymi w kraju, w ciągu kilkunastu lat miałyby się rozrosnąć w wielkie centrum biznesowe, administracyjne i – czego według twórców raportu szczególnie brakuje w Polsce – ogromne centrum wystawiennicze i kongresowe dla Europy Środkowej.

Projekt taki ma sens, jeśli jest częścią całego systemu logistycznego, więc absolutnie brać trzeba także pod uwagę rozmieszczenie terminali kontenerowych, całego zaplecza infrastrukturalnego, a także ująć w tych planach porty morskie – mówił prezes Borys. Centrum logistyki towarowej stworzyłoby unikalną przewagę Polski nad innymi ośrodkami w tej części Europy – dodał Wróblewski.

**Kto za to zapłaci?** Wśród rekomendacji, które znalazły się w raporcie WEI, jest również potrzeba dogłębnej analizy i strategii ogólnopolskiej dla sieci lokalnych lotnisk, zarówno w kontekście ambitnego projektu centralnego portu, jak i całościowej polityki transportowej Polski. Częścią strategii powinien być plan zagospodarowania duoportu Chopina-Modlin oraz lokalnych portów w okresie przejściowym, jak i po upływie 15-17 lat koniecznych na powstanie CPK.

Według ekspertów, niezbędne jest także przygotowanie specustawy uwzględniającej innowacyjne aspekty finansowania, zapewniającej również możliwość udziału kapitałowego obcych inwestorów, jednak bez możliwości kontroli nad projektem i infrastrukturą.

Jako Polski Fundusz Rozwoju przygotowaliśmy wstępną koncepcję struktury finansowania tej inwestycji – taką, która nie obciąża budżetu państwa. Finansowanie może być zorganizowane na zasadach komercyjnych, choć ważny jest również początkowy wkład własny. Istnieje sporo organizacji finansowych typu Europejski Bank Inwestycyjny, które być może mogłyby nas wesprzeć. Ze środków unijnych raczej nie będzie można CPK wybudować, choć już infrastrukturę wokół portu na pewno tak – tłumaczył Borys. – Finansowania bym się nie obawiał. Bardziej już zorganizowania i przeprowadzenia całej inwestycji.

**Czartery.** W wypadku połączeń czarterowych w lecie pasażerowie będą mogli wybrać spośród 55 tras do 18 państw w Europie, Azji, Ameryce Północnej i Afryce. Są w tym cztery nowości: hiszpańska La Palma i Reus, Ochryda w Macedonii oraz Comiso we Włoszech. Najbogatsza oferta dotyczy Grecji (18 miejsc) i Hiszpanii (12). Oprócz europejskich i śródziemnomorskich kurortów z lotniska w Pyrzowicach można polecieć również do Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Izraela, Omanu i na Dominikanę.

Mocna oferta czarterowa i najlepsza w naszej historii siatka połączeń regularnych sprawią, że tegoroczny sezon letni, podobnie jak i cały rok 2017, będzie rekordowy – prognozuje prezes Tomasik.

### TRZY PYTANIA



Michał Tabisz, prezes lotniska Rzeszów-Jasionka

W jakim zakresie wynajem przez lotnisko Rzeszów-Jasionka magazynów w firmie Waimea Cargo Terminal Rzeszów-Jasionka, wpłynie na rozwój przewozów cargo na kierowanym przez Pana lotnisku?

Waimea Cargo Terminal Rzeszów-Jasionka to obiekt, który ma powstać pod koniec czerwca 2017. Od lipca Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka będzie wynajmował tam ponad 1700 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Nowo wybudowany terminal multimodalny będzie spełniał wszystkie wymagania niezbędne do organizacji przeładunku i zapewni kompleksową obsługę frachtu lotniczego w oparciu o najwyższe standardy. Od dawna wiedzieliśmy, że należy podnosić jakość oferowanych usług, aby przyskywać regularnych klientów. Uruchomienie nowego terminalu, to będzie nowy rozdział lotniczego cargo w Rzeszowie.

Jakie są atuty rzeszowskiego lotniska w rozwoju przewozów cargo?

Aktualnie w Polsce dominuje Okęcie, szybko rozwija się port w Katowicach, a w cargo coraz więcej inwestuje także Łódź. Chcemy utrzymać się w tej czołówce, ponieważ mamy do tego warunki. Posiadamy jeden z najdłuższych pasów startowych w Polsce, co jest bardzo ważne podczas lądowania samolotów cargo. Jesteśmy drugim w Polsce lotniskiem posiadającym punkt odpraw fitosanitarnych, dzięki czemu przez nasze lotnisko można przewozić i odprawiać szybko psujące się produkty pochodzenia roślinnego i zwierzęcego. Cały czas modernizujemy naszą infrastrukturę. Nie mamy też problemu z normami hałasów, a to właśnie ten czynnik ogranicza rozwój innych lotnisk w Polsce. Posiadamy pełną zdolność do obsługi wszelkich typów towarowych transportów lotniczych.

Jaka jest szansa, że podkarpackie firmy będą korzystać z towarowego transportu lotniczego?

Chcemy przekonać do siebie duże podkarpackie firmy. Dzisiaj wygląda to tak, że wrażliwe, nowoczesne produkty czy komponenty przewożone są na kołach do Warszawy lub Katowic, a dopiero tam ładowane do samolotów. Port lotniczy Rzeszów-Jasionka daje możliwość wysyłania produkowanych na Podkarpaciu wyrobów z lotniska, które znajduje się w sąsiedztwie produkujących je zakładów. Skorzystanie z naszej oferty pozwoli skrócić czas transportu, jak również zmniejszy ryzyko uszkodzeń i opóźnień powstających przy transporcie kołowym. Doprowadzenie do tego, aby producenci wybrali podkarpackie lotnisko nie będzie łatwe, ponieważ lokalne marki należą do światowych koncernów, które związane są globalnymi kontraktami na obsługę logistyczną. Niemniej jednak chcemy kawałek tego tortu urwać dla siebie.

JM



Jest szansa na wejście polskiego przemysłu okrętowego w lukę rynkową w Europie – budowę promów.

Program Batory należy rozwinąć w program budowy polskiej floty promowej, a projekt powinien obejmować cały kompleks zagadnień związanych z budową promów, począwszy od decyzji inwestycyjnej, poprzez analizę długofalowego działania na konkurencyjnym rynku aż po finansowanie projektu – to syntetyczne wnioski po seminarium „Program Batory jako platforma rozwoju innowacji w polskiej gospodarce morskiej”.

**Rynek na promy i gaz.** W Bałtyckim Porcie Nowych Technologii spotkali się niedawno przedstawiciele biznesu zainteresowani rozwojem programu budowy polskiej floty promowej. Pogłębioną analizę rynkową rynku promowego na Bałtyku zaprezentował Tomasz Pelc, prezes zarządu NEXUS Consultants, który stwierdził, że aby utrzymać się na rynku polscy operatorzy promowi muszą w krótkim czasie wprowadzić do eksploatacji od 8 do 10 nowoczesnych promów z innowacyjnymi rozwiązaniami w obszarze napędów i obsługi klientów.

Znakomitym wprowadzeniem do dyskusji była więc prezentacja dyrektora Andrzeja Buczkowskiego z Wärtsilä, który pokazał dynamicznie rozwijający się popyt na jednostki do transportu LNG oraz statki z silnikami zasilanymi gazem. Z obecnych szacunków wynika, że w niedługim czasie na rynku znajdzie się około 600 statków z silnikami zasilanymi gazem. Rośnie również popyt na statki do przewozu LNG.

**Statki na gaz.** Dyrektor Buczkowski wskazał, że wymagania ekologiczne wymuszają zmianę zasilania silowni okręto-

## Promy z polskich stoczní

Mamy zasoby i potencjał – oby ich tylko nie roztrwonić



Przemysł budowy statków ma szansę rozwinąć nową specjalizację – promy

GRZEGORZ BAŁTYCKI

wych. Operatorzy flot eksponują, że statki emitują do otoczenia tylko 8 g CO<sub>2</sub> na 1 t transportowanych towarów na 1 km, podczas gdy transport kolejowy średnio 21 g CO<sub>2</sub>, a transport samochodowy dwa razy więcej niż kolejowy. W wymiarze globalnym jednak wynik jest porażający, bowiem 16 największych statków (np. dużych zbiornikowców czy kontenerowców 14 tys. TEU) emituje tyle SO<sub>x</sub>, ile wszystkie 800 mln samochodów na świecie.

Dlatego w nowych rozwiązaniach napędów zwraca się szczególną uwagę na EEDI (Energy Efficiency Design Index) – podkreślał Buczkowski. Wszystkie nowe projekty rozpatrywane są pod kątem znacznej redukcji emisji CO<sub>2</sub> i częstokroć statków do środowiska. Takim rozwiązaniem jest silnik 31 DF – twierdzi Buczkowski. Sprawność tego silnika wynosi 50%, a dodatkowo zastosowane rozwiązania pozwalają na wydłużenie

okresów eksploatacji i zmniejszenie liczby przeglądów okresowych. W efekcie operator eksploatający standardowy ro-pax z silownią 17 MW ok. 8 tys. godz. rocznie, może zaoszczędzić 135 tys. euro rocznie. Taka jest siła innowacji.

Na masową skalę napęd na gaz wprowadzają armatorzy promów operujący na Bałtyku. To wynik dobrych doświadczeń z eksploatacją promu Viking Grace, który bezawaryjnie pływa od kilku lat. Trzeba przyznać, że 70 tys. godz. bezawaryjnego pływania od 2013 r. to wynik imponujący.

**Projekt za 6 mld zł.** Budowa promów wpisuje się zarówno w program reindustrializacji, jak i rozwoju innowacyjnych firm. Może być wspierana ze środków Unii Europejskiej oraz być elementem ekspansji zagranicznej, a także stanowić impuls do rozwoju regionalnego i społecznego

– wskazywał Marek Grzybowski, prezes Polskiego Klastra Morskiego.

Jeśli mamy mówić o projekcie budowy kilku promów, to jego wartość można oszacować na około 6 mld zł. Czy mamy taki potencjał, by realizować tego typu projekt? – pytał z kolei dyrektor Henryk Ogryczak, pełnomocnik zarządu PGZ ds. przemysłu stoczniowego zauważając, że jednym z podstawowych problemów jest dobrze przygotowana organizacja finansowania tak perspektywicznego projektu dającego szansę rozwoju polskiego przemysłu budowy statków w nowym obszarze. Uczestnicy dyskusji zwrócili uwagę, że koncentrujemy się na budowie promów i uruchomieniu stoczni, a mała jest aktywność armatorów – głównych beneficjentów programu Batory. Program jest elementem reindustrializacji w planie Morawieckiego, ale oczywiście rozpatrywany był z punktu widzenia przewidywanego popytu na nowe promy dla naszych armatorów i rozwoju rynku, co było przedmiotem prac analitycznych w ministerstwie – wyjaśnił nacelnik Maciej Styczyński.

**Prom musi być innowacyjny.** Prezes Pelc zwrócił również uwagę, że jeśli projekt będzie miał charakter innowacyjny, to 75% inwestycji można sfinansować ze środków UE, tak jak zrobiło to wiele innych państw naszego regionu. A nowy prom musi opierać się na innowacjach, bo w innym przypadku nie będzie mógł w najbliższej perspektywie wchodzić do portów skandynawskich, a z armatorami nie będą współpracować firmy, które

zorientowane są na ochronę środowiska. Innowacyjne rozwiązania trzeba będzie wprowadzić nie tylko w rozwiązaniach technicznych statków, ale również w procesach produkcji – pokreślił Maciej Krzesiński, prezes Centrum Technologii Morskich. Nie możemy również pominąć innowacji organizacyjnych w produkcji tak dużych jednostek – zauważył Robert Bursiewicz, prezes zarządu Navy San.

Mamy już doświadczenie w budowie promów, budowaliśmy je w Gdyni i Gdańsku, nie powinniśmy się więc bać nowych

„ Jeśli mamy mówić o projekcie budowy kilku promów, to jego wartość można oszacować na około 6 mld zł

wyzwań – zapewniał Andrzej Rodziewicz z MS TFI. W optymistycznym tonie wypowiedział się również dr inż. Zbigniew Zienowicz, prezes Hydromega, zauważając iż udało się połączyć siły przedstawicieli przemysłu, nauki i władz samorządowych obu województw w celu utworzenia krajowej specjalizacji morskiej, więc nie powinno być problemu z uzgodnieniem wspólnych działań stoczni i kooperantów w przemyśle okrętowym.

Skutecznie realizując program budowy floty promowej nasz przemysł budowy statków ma niepowtarzalną szansę wejść w lukę rynkową i rozwinąć nową specjalizację. Trzeba jednak podejmować decyzje szybko, działać kompleksowo i skutecznie. Potrzebna jest odwaga i odwaga. Mamy zasoby i potencjał. Oby ich tylko nie zmarnować lub roztrwonić.

## Dobry sezon operatorów promowych w Europie Północnej

W planach m.in. nowe jednostki – zyskać mają także porty



Zysk operacyjny fińskiego armatora wyniósł 68,1 mln euro

WOJCIECH SOBECKI

Miniony rok znaczna część przewoźników promowych może uznać za udany. Z pewnością bardzo ważnym czynnikiem, który przyczynił się do wzrostu obrotów było coraz większe zainteresowanie Skandynawią, turystów z Azji.

Z kolei jako czynnik hamujący wzrost przewozów wymienia się między innymi sankcje nałożone na Rosję, co niestety odbija się także na transporcie towarów na Morzu Bałtyckim. Jednak pobudzenie koniunktury w przewozach promowych na Bałtyku skłania armatorów do budowy nowych jednostek.

**DFDS/Finlines.** W ubiegłym roku przychody duńskiego armatora DFDS

wyniosły 13,7 mld DKK co oznacza, że były o 2,4% wyższe, niż w 2015 r. Przedstawiciele spółki zapewniają, że będą dążyć do zwiększenia zadowolenia klientów, gdyż jest to, ich zdaniem, jeden z podstawowych czynników sukcesu w branży promowej. W roku bieżącym armator zakłada dalszy wzrost dochodów o ok. 4% w porównaniu do roku 2016.

Należąca do Grupy Grimaldi firma Finlines rok 2016 może uznać za wyjątkowo udany. Zysk operacyjny fińskiego armatora wyniósł 68,1 mln euro (w roku 2015 było to 56,8 mln euro) wzrost wyniósł więc prawie 20%. Na tak dobry wynik wpływ miała przede wszystkim odnowa floty realizowana sukcesywnie w latach 2006-2016. Koszt tej operacji wyniósł ok. 1 mld euro. Innym czynnikiem sukcesu była znaczna obniżka kosztów funkcjonowania firmy, co przełożyło się na wzrost zysków. Warto zaznaczyć, że Finlines dysponuje stosunkowo młodą flotą – średni wiek statków tego armatora wynosi 12 lat.

**Tallink/Wasaline/Fjord Line.** W roku ubiegłym Tallink przewiózł na swoich promach 9,5 mln pasażerów, co stanowi wzrost o 500 tys. osób w porównaniu do roku 2015. O 6,5% przy-

rosły również realizowane przez estońskiego armatora przewozy ładunków. Tallink jest jednym z największych przewoźników promowych na Bałtyku. Firma dysponuje flotą 16 jednostek, wśród których znajduje się także bardzo nowoczesny, zasilany paliwem LNG, prom Megastar.

Do udanych zaliczyć może rok 2016 również fiński armator Wasaline. Przewiózł 184 tys. pasażerów czyli o 9,2% więcej niż rok wcześniej i był to najlepszy rok w historii przedsiębiorstwa. Wzrost przewozów doskonale przełożył się na wyniki finansowe. Zysk Wasaline w porównaniu do roku 2015 wzrósł w ubiegłym roku o 138% osiągając poziom 892 tys. euro. Głównym obszarem działalności Wasaline są przewozy pasażerów i pojazdów przez Zatokę Botnicką między Finlandią a Szwecją.

Rok ubiegły był także zdecydowanie lepszym (od katastrofalnego 2015 r.) dla norweskiego Fjord Line, który osiągnął zysk 236,6 mln NOK, a obroty firmy przekroczyły miliard koron norweskich. Na wszystkich trasach obsługiwanych przez armatora liczba pasażerów wzrosła o ok. 10%, a wolumen ładunków o 12%. Fjord Line posiada 4 statki, z których dwa, promy zasilane LNG Bergensfjord

i Stavangerfjord, zbudowane zostały w Gdańsku.

**Korzystając z dobrej koniunktury** na przewozy promowe z/do Skandynawii część armatorów zapowiada zwiększenie tonażu o nowe jednostki. Budowę nowych statków zapowiada między innymi Viking Line i Wasaline. O pozyskaniu nowej jednostki mówią także przedsta-

„ Mimo problemów armatorów wynikających z sytuacji gospodarczej segment przewozów promowych radzi sobie zupełnie dobrze

wiele firmy Fjord Line, chociaż w tym przypadku prawdopodobnie bardziej chodzi chyba o zakup promu z rynku wtórnego niż o budowę nowej jednostki.

W tym kontekście coraz bardziej realnych kształtów nabiera projekt budowy w polskich stoczniach dwóch

nowoczesnych promów dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, stępka pod budowę pierwszej jednostki ma zostać położona w drugim kwartale bieżącego roku.

**Porty też skorzystają.** Do nowej sytuacji przygotowują się także porty. W ubiegłym roku władze portu w Ystad, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz Polskiej Żeglugi Bałtyckiej podpisały list intencji, na mocy którego port Ystad zadeklarował chęć budowy nowych stanowisk promowych, przy których będą mogły cumować nowe, większe jednostki, które zostaną zbudowane w polskich stoczniach dla PŻB. Również celem inwestycji prowadzonych na terminalu promowym w Świnoujściu było stworzenie warunków do obsługi większych jednostek.

Mimo problemów armatorów wynikających z sytuacji gospodarczej (nadpodaż powierzchni ładunkowej, przy niskich stawkach frachtowych) segment przewozów promowych radzi sobie zupełnie dobrze i wszystko wskazuje na to, że w kolejnych miesiącach roku będziemy świadkami wielu ciekawych wydarzeń na tym rynku.

W Cieśninie Malakka na morskiej trasie Jedwabnego Szlaku inwestorzy z Chin zbudują port w Kuala Linggi. Powstanie silny konkurent pobliskiego Singapuru.

Wartość inwestycji niezbędnych do uruchomienia portu oszacowano na 3 mld dol. Infrastruktura w otoczeniu portu będzie wymagała kolejnego 1 mld dol.

**Kurs na ropę.** Przewozy ropy naftowej i produktów ropopochodnych są głównym rynkiem do którego skierowana jest inwestycja. Założenia koncepcyjne przewidują również zbudowanie portu do przeładunku kontenerów, centrum logistyczno-magazynowego oraz suchego doku.

Zakłada się, że głównym źródłem dochodów będą obroty związane z magazynowaniem i przeładunkami ropy naftowej i gazu. Wartość jej przewozów w tym regionie szacuje się na 600 mld dol. rocznie. Inwestorzy zamierzają dlatego zbudować największy morski hub przeładunkowy ropy w Azji. Ekonomiczne podstawy budowy portu oparto na analizie rynku dokonanej przez Ocean Shipping Consultants, od 2011 r. wchodzącej w skład Royal HaskoningDHV.

**Port za 3 mld.** Głównymi inwestorami są firmy z kapitałem chińskim, operator

## Kuala Linggi w Zatoce Malakka

Nowy port za 3 mld dol.

MAREK GRZYBOWSKI

portu T.A.G. Marine oraz deweloper Linggi Base. Na budowę portu Kuala Linggi International Port (KLIP) przeznaczają 12,5 mld ringgit (ok. 2,82 mld dol.). W projekt zaangażowali się również inwestorzy lokalni. Około 15% środków na inwestycje wyda Perbadanan Prasarana Melaka, a pozostałe 5% – deweloper Armada Erajaya SB.

Na infrastrukturę przeznaczono 620 akrów. Na znacznej powierzchni powstaną zbiorniki w których będzie można przechowywać 1,5 mln m<sup>3</sup> ropy naftowej. Integralną częścią portu będzie park przemysłowy z funkcjami stoczniowymi. Tutaj zbudowane zostaną dwa suche doki, w których będzie można produkować, naprawiać i dokonywać przeglądów największych zbiornikowców typu VLCC (Very Large Crude Carrier – 200 tys. dwt i więcej).

Zakłada się, że port w Kuala Linggi będzie znakomicie wypełniał te zadania, których nie można realizować w terminalach Singapuru, ze względu na dra-

styczne ograniczenia ekologiczne i koszty operacyjne.

**Z Singapuru na Malaje.** Przeniesienie swojej aktywności zapowiedział już Agritrade z Singapuru, znany właściciel kopalni węgla w Indonezji oraz operator zbiornikowców do przewozu ropy i masowców do przewozu węgla. Wśród naszych usługobiorców znajdują się czołowi klienci zajmujący się handlem ropą naftową i inwestycjami w zbiorniki ropy naftowej w Kuala Linggi, co poprawi naszą konkurencyjność dzięki mniejszym kosztom eksploatacji i lepszej dostępności – stwierdził Ng Xinwei, dyrektor zarządzający Agritrade w wypowiedzi dla Reutersa.

Dzięki nowym inwestycjom w KLIP będziemy mogli dywersyfikować nasze operacje i lepiej zarządzać zasobami – przekonany jest Nobuyuki Iida, dyrektor naczelny Toyota Tsusho Petroleum, który również ma siedzibę w Singapurze.

**Port i stocznia w jednym.** Na zaplecze terminalu paliw płynnych, na powierzchni 166 akrów, zbudowanych zostanie 96 zbiorników do przechowywania ropy naftowej, produktów petrochemicznych oraz gazu o łącznej pojemności 1,5 mln m<sup>3</sup>. Terminal będzie posiadał 4 stanowiska dla statków VLCC o nośności przekraczającej 200 tys. t, długości 310 m, szerokości 55 m oraz zanurzeniu 18,5 m. Powstanie również stanowisko do przeładunku ropy i gazu między statkami.

W sąsiedztwie terminalu paliwowego zostanie zbudowany terminal do przeładunku drobnicy z nabrzeżem o długości 800 m i placami składowymi o powierzchni 70 akrów. Ta część przeznaczona będzie do przeładunku drewna, stali, dużych gabarytów oraz ładunków na paletach.

Stocznia obok 2 suchych doków będzie posiadała 6 nabrzeży wyposażeniowych oraz zaplecze produkcyjne na 136 akrach. Zakłada się, że rocznie do stoczni remontowej trafi co najmniej 55 dużych jedno-

stek z ok. 5 tys. megastatków przemieszczających się co roku Cieśniną Malakka. Łącznie co roku obok portu Kuala Linggi przepływa prawie 80 tys. jednostek (dane z 2014 r.), w tym: około 5 tys. VLCC, 18,8 tys. różnego rodzaju zbiornikowców, ponad 4 tys. gazowców LPG/LNG, ponad 25 tys. kontenerowców oraz prawie 13,5 tys. masowców.

**Na Jedwabnym Szlaku.** Dziś z portu korzysta corocznie nieco ponad tysiąc statków, podczas gdy terminale Singapuru obsługują każdego roku ponad 130 tys. jednostek. To jeden z największych chińskich projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach ekspansji ekonomicznej Chin w Azji na nowym Jedwabnym Szlaku – uważa Ralph Leszczynski z firmy brokerskiej Banchemo Costa. Inwestycje w porty znajdujące się na głównych morskich trasach oznaczają, że ten kierunek ekspansji gospodarczej Chin będzie się rozwijał. I tak chiński armator Cosco w ciągu najbliższych lat zainwestuje 552 mln w przetręty niedawno port Pireus (Grecja).

Budowa portu przy uczęszczanym szlaku morskim jest więc dla gospodarki malajskiej dużym wyzwaniem i szansą na rozwój w tym regionie silnego ośrodka gospodarki morskiej, a dla Polski informacją, że Jedwabny Szlak umacnia swe morskie przyczółki.



# Transport po gibraltarsku

## Kiedy startuje samolot, na głównej ulicy zamykane są szlabany

KRZYSZTOF KOPROWSKI

To chyba jedyne takie miejsce na świecie, gdzie startowi samolotu towarzyszy paraliż komunikacyjny kraju. Zamykany jest szlaban na najważniejszej drodze, biegnącej od gibraltarskiej skały do Hiszpanii. Cały ten zamęt obserwują magoty – jedyne w Europie małpy, zamieszkujące górne partie rezerwatu przyrody Upper Rock.

No, może z tym paraliżem to lekka przesada. Zwłaszcza, że w ciągu dnia tych startów jest zaledwie kilka. Ale i tak niezwykle usytuowanie gibraltarskiego lotniska stanowi prawdziwy ewenement. Droga do centrum, wiodąca Churchill Avenue (od strony granicy z hiszpańską Andaluzją)

Port lotniczy obsługuje rocznie ok. 500 tys. pasażerów.

**Gibraltar, zwany Skałą**, jest jednym z najmniejszych państw Europy, a nawet świata – liczy 6 km<sup>2</sup> powierzchni, na której tłoczy się nieco ponad 30 tys. mieszkańców (to jeden z najgęściej zaludnionych krajów świata – ok. 5000 osób/1 km<sup>2</sup>). Od XVIII w. posiada status terytorium zamorskiego zależnego od Wielkiej Brytanii i co jakiś czas jest przedmiotem ostrego sporu Anglików z Hiszpanami, którzy żądają powrotu Skały „do macierzy”. W ciekawej historii Gibraltar jest też akcent polski, niestety, smutny – 4 VII 1943 r. w katastrofie lotniczej zginął tu nasz premier i naczelny wódz gen. Władysław Sikorski.

z kontynentem piaszczystą 1,5-kilometrową mierzeją. Gibraltar nie jest, jak niektórzy sądzą, najdalej na południe wysuniętym punktem Europy. Jest nim przylądek znajdujący się nieopodal hiszpańskiego miasteczka Tarifa.

**Jedni z najbogatszych.** Jeśli chodzi o gospodarkę tego minipaństwa to ma się ona całkiem dobrze i Hiszpania, w której panuje duże bezrobocie (zwłaszcza w sąsiedniej Andaluzji), z zazdrością patrzy na bogatą Skałę. Dochód narodowy w przeliczeniu na 1 mieszkańca wynosi tu ok. 65 tys. dol. i jest to czwarty wynik na świecie! A wszystko dzięki kwitnącej turystyce, przemysłowi, hazardowi internetowe-

funt gibraltarski, emitowany przez rząd Skały.

O transporcie na małym, ale urokliwym, półwyspie powiedzieć można niewiele (jest tu 29 km dróg lądowych), choć dawniej znaczenie Gibraltar (będącego „bramą” do akwenu Morza Śródziemnego i strzegącego ruchu przez cieśninę) było o wiele większe (ostatnio podczas II wojny światowej). Poza taksówkami są tu jeszcze do dyspozycji niewielkie autobusy i popularna wśród turystów kolejka linowa (Cable Car). Można nią wjechać z głównej ulicy miasta (Main Street) aż na wierzchołek Skały Gibraltarskiej (426 m n.p.m.). Górna stacja nazywa się Apes Den (po ang. – małpki człekokształtne), od żyjących tu 300 magotów (to makaki zwane też małpami berberyjskimi), przywiezionych z odległego o zaledwie 14 km Maroka.

**Port i Miss Świata.** Ważną rolę odgrywa gibraltarski port – pasażerski i handlowy. Obsługa tych ostatnich statków i opłaty pobierane za reeksport



Właśnie startuje samolot

Na koniec ciekawostka – Gibraltar nie tylko odwiedziła królowa brytyjska, księżka z Wysp czy gen. Eisenhower, ale też byli tu John Lennon



Ważną rolę odgrywa port



Cable Car



Widok z Apes Den



La Linea – na granicy

krzyżuje się bowiem z czynnym pasem startowym. Podczas startu samolotu na 10 min. nie tylko opuszczane są szlabany (wstrzymywany jest też, oczywiście, ruch pieszy), ale policja dodatkowo rozkłada kolczatki.

Dużą część półwyspu zajmuje wapienna Skała Gibraltarska – The Rock (solid as a Rock – mówią Anglicy, mając na myśli lojalność tutejszych mieszkańców wobec Korony). Ma ona ok. 4,8 km długości i jest połączona

mu (podatki od zakładów bukmacherskich), statusowi rajy podatkowego i pomocy brytyjskiej. Nie płaci się tu nie tylko VAT, ale również m.in. podatku od zysków kapitałowych. Dodajmy jeszcze, że walutą obiegową jest

towarów wolnych od cła (alkohole i ropa naftowa) są głównymi źródłami dochodów. Ponadto Royal Navy utrzymuje na Gibraltarze bazę morską, ale nie odgrywa ona już tak ważnej roli jak dawniej.

i Yoko Ono. A tutejsza dziewczyna Kaiane Aldrorino, została w 2009 r. Miss World – najpiękniejszą kobietą świata. W tym kontekście powiedzenie, że „małe jest piękne” nabiera dodatkowego znaczenia.

## LOGISTYCZNE SZTUKI I SZTUCZKI



### Maciej Jagodziński, ekspert ds. logistyki

## Pielgrzymka przewoźników

one szczególnego znaczenia. Sytuacja na rynku przewozów drogowych jest kliniczną ilustracją myśli Ojca Dyrektora. Tę myśl można parafrazować na wiele sposobów. Punktem wyjścia zaś jest konstatacja, że przewoźnicy, rzucając się w zaślepieniu na frachty w 1989 r., nie myśleli ani 10 lat naprzód, ani tym bardziej, daleko w przyszłość, czego owoce obecnie zbierają. Pozwolę sobie zatem, jeszcze raz rzucić grochem o ścianę.

Gdy nastąpiły zmiany ustrojowe, jak grzyby po deszczu wyrosły prywatne firmy transportowe. Jednocześnie, ekonomia polityczna socjalizmu, finanse gospodarki socjalistycznej i marksizm-leninizm, zmieniły szyld na: ka-

pital nie ma narodowości, schładzanie gospodarki, terapia szokowa, wygaszanie nierentownych przedsiębiorstw, dławienie inflacji, inwestor strategiczny, niewidzialna ręka rynku, firma jest warta tyle ile zapłaci za nią nabywca itp. I uwierzyli przewoźnicy w nową, świecą ewangelię.

I zdają się nadal wierzyć, że wystarczy oferować coraz niższe stawki, przeladowywać samochody, podkładać magnesy pod tachografy, zamienić ciężarówkę na mobilne „B&B – toaleta w korytarzu” dla kierowców itp., a można podbić rynek teraz i zawsze, i na wieki wieków. Zaś Niemcy, Włosi czy Francuzi ustąpią, tak jak polski handel de-

taliczny, przemysł, stocznie, banki i media, przed kapitałem, który nie ma narodowości.

Dają polscy przewoźnicy kolejny dowód braku zrozumienia praw rządzących globalnym biznesem. Sojusz drogowy to kolejna i nie ostatnia fanga w ich nos, wymierzona przez niewidzialną rękę rynku, w celu odzyskania utraconych fantów.

Nadchodzi schładzanie gospodarki przewozowej i wygaszanie nierentownych przedsiębiorstw. Firmy wielobranżowe pod wezwaniem: import, eksport, skład budowlany, hurtownia hydrauliczna, usługi budowlane i instalacyjne, meble na wymiar, sala weselna, transport i logistyka – wszystkie ładunki i kierunki, czeka terapia szokowa. Niewidzialna ręka rynku uderza bowiem dwa razy. Drugi raz w wieko trumny. I media właśnie doniosły o rozpoczęciu uroczystości

żałobnych. Mowę pogrzebową pod tytułem: „Liberalizacja czy protekcyjnizm – szanse i zagrożenia dla międzynarodowego transportu drogowego”, wygłoszą szacowni żałobnicy.

Nawet gdyby przewoźnikom udało się dopchać do ucha prezesa, to ich problem nie znalazłby się w podstawowym pakiecie politycznym, bo są w nim ważniejsze rzeczy. Dlatego wymianie uśmiechów między PBS i KAM nie towarzyszył grymas: „rynek przewozów drogowych”.

Zlekceważyli polscy przewoźnicy słowa kapłanów, którzy od ponad 2 tys. lat nauczą i dają świadectwo, nie tylko jak żyć, ale także jak trwać, fałszywych proroków nie słuchając. Na szczęście, na pielgrzymkę nigdy nie jest za późno, tak jak na wyznaczenie grzechów, pokutę, zadośćuczynienie i postanowienie poprawy.



WYDAWCA

### REDAKCJA:

ul. Krzysztofa Kieślowskiego 3C/30 02-962 Warszawa  
tel. 22 620-92-14; faks 22 890-98-32  
e-mail: redakcja@pgt.pl; www.pgt.pl  
redaktor naczelny: **Mikołaj Marszycycki**  
e-mail: m.marszycycki@pgt.pl  
honorowy redaktor naczelny: **Krzysztof Koprowski**  
e-mail: k.koprowski@pgt.pl  
dziennikarz: **Cezary Banasiak**  
e-mail: c.banasiak@pgt.pl

### KORESPONDENCI:

**Sławomir Eriert** (Poznań), **Marek Grzybowski** (Gdynia),  
**Jacek Goździewicz** (Bydgoszcz), **Janusz Kajda** (Konin),  
**Wojciech Sobocki** (Szczecin), **Janusz Mincewicz** (Katowice),  
**Krzysztof Stankiewicz** (Lublin)

### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

**Anita Budek**, **Jacek Frankowski**, **Ewa Grunert**,  
**Maciej Jagodziński**, **Piotr M. Sikorski**,  
**Andrzej Uznański**, **Marcin Zatyka**  
DTP: Studio ART RODAR

### WYDAWCA:

Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o.  
ul. Krzysztofa Kieślowskiego 3C/30, 02-962 Warszawa  
prezes: **Alicja Ferdynus**  
tel: 22 620-92-14; e-mail: sekretariat@pgt.pl

### OGŁOSZENIA:

Sales & Marketing:  
**Edyta Broma**  
e-mail: e.broma@pgt.pl  
tel. 22 620-92-04; faks 22 890-98-33

Wydawca nie odpowiada za treść ogłoszeń

### PRENUMERATA:

tel. 22 620-92-14, faks 22 890-98-33  
e-mail: prenumerata@pgt.pl  
Cena 1 egz. – 6 zł  
Prenumerata:  
• roczna – 260,00 zł; • półroczna – 150,00 zł

### KONTO:

Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o.  
Bank PEKAO S.A. III Oddział w Warszawie  
Nr 79124010401111000001358724

### DRUK:

Zakłady Graficzne TAURUS,  
tel. 22 783-60-00, 22 783-66-82

Connecting Global Competence

Na Światowych Wiodących Targach Logistyki, Mobilności, IT i Zarządzania Systemami Zaopatrzenia czeka na Państwa:

- ponad 2.000 wystawców z przeszło 60 krajów
- bogaty i najwyższej jakości program konferencji z ponad 200 ekspertami

Stańcie się Państwo częścią tej silnej społeczności i już teraz zarezerwujcie bilet wstępu:

» [www.transportlogistic.de/visitor](http://www.transportlogistic.de/visitor)



9-12 maja 2017 r.  
Messe München

Biuro Targów Monachijskich w Polsce • info@targiwmonachium.pl • Tel. +48 22 620 4415 • Fax +48 22 624 9478

transport  
logistic

the leading exhibition



## PERSONALIA

## Nowy prezes Kolei Małopolskich

Decyzją rady nadzorczej nowym prezesem Kolei Małopolskich został Grzegorz Stawowy.

Stawowy jest absolwentem Technikum Budowlanego oraz politologii na Akademii Pedagogicznej w Krakowie. Po ukończeniu studiów prowadził własną działalność gospodarczą, a następnie rozpoczął pracę w administracji regionalnej. Był asystentem marszałka województwa małopolskiego oraz pracował w Kancelarii Sejmiku Województwa. Od 2006 r. jest wiceprzewodniczącym PO w Krakowie i radnym Miasta Krakowa.

Dotychczasowego prezesa spółki, Ryszarda Rębilasa, decyzją rady nadzorczej przeniesiono na stanowisko wiceprezesa. Tym samym rada powiększyła też skład zarządu spółki – dotychczas jednoosobowy – o drugą osobę.

## Zmiany w Deutsche Bahn AG

Rada nadzorcza Deutsche Bahn AG wybrała dr Richarda Lutza na stanowisko nowego prezesa zarządu.

Poprzedni prezes spółki, dr Rüdiger Grube, złożył wniosek o rezygnację z tej funkcji ze skutkiem natychmiastowym. Jednym z powodów rezygnacji Grubeego był prawdopodobnie konflikt z radą nadzorczą w sprawie modelu rozwoju strategicznego.

Lutz ma 52 lata. W spółce Kolej Nieemieckie pracuje od 1994 r. Od kwietnia 2010 r. był członkiem zarządu odpowiedzialnym za finanse i kontroling. Obecnie stanowisko to zostało przypisane właśnie nowemu prezesowi zarządu.

Rada nadzorcza DB utworzyła ponadto dwie nowe dywizje: ds. digitalizacji i techniki (komisarycznie zarządzać nią będzie R. Lutz) oraz ds. przewozów towarowych i logistyki (komisarycznie zarządzać będzie B. Huber).

## Nowy menedżer w Grupie Gefco

Anthony Gunn został mianowany szefem Działu Transportu Morskiego i Lotniczego Grupy Gefco.

Przed dołączeniem do spółki Gunn był dyrektorem zarządzającym XPO Logistics (wcześniej Menlo) na Europie. W firmie tej pracował od 2000 r., zajmując różne stanowiska kierownicze. Przez 16 lat pracy dla Menlo, a później XPO Logistics, zbudował zespół doświadczonych specjalistów, którzy poddowali obroty i zyski spółki w Europie.

Gunn posiada ponad 25 lat doświadczenia w branży logistycznej. Odpowiadał za opracowanie i wdrożenie dużych projektów transformacyjnych w Europie, Stanach Zjednoczonych oraz Azji.

MM

# Jest potrzebne i ma szansę rozwoju

Z dr. inż. LESZKIEM KRAWCZYKIEM, prezesem Warmia i Mazury Sp. z o.o. zarządzającej Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury w Szymanach, rozmawia Janusz Mincewicz

Minął już rok do uruchomienia lotniska w Szymanach. Jak Pan ocenia jego ruchy?

Biorąc pod uwagę, że zaczynaliśmy w połowie sezonu zimowego (20 I) małymi samolotami SAAB 34 (połączenia do Krakowa i Berlina), a dopiero od czerwca otwarte zostały nowe kierunki (Wrocław, Monachium, Warszawa, Londyn Luton) i od listopada Londyn Stansted, samolotami kat. C, obsłużenie o 65% więcej pasażerów (47 tys.) od wielkości zakładanej, określonej wskaźnikiem rezultatu projektu „Rozbudowa Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury”, należy uznać za sukces. Już teraz nikt nie ma wątpliwości czy Port Lotniczy Olsztyn-Mazury, jedyne lotnisko w północno-wschodniej części Polski, jest potrzebne i ma szansę rozwoju.

Jaki jest plan na ten rok?

Liderem w 2016 r. był u nas Wizz Air. Węgierska linia przewiozła prawie połowę pasażerów. Oprócz ogłoszonego wcześniej nowego kierunku do Oslo, który ruszy 20 maja i już istniejącego połączenia 3 razy w tygodniu do Londynu Stansted, rozmawiamy o kolejnej destynacji. Ale jest jeszcze za wcześnie, aby już teraz o tym mówić, bowiem decyzja należy do Wizz Air.

Jaki jest udział innych linii w przewozach Waszego portu lotniczego?

Bardzo mocno na naszym lotnisku zaczął operować Ryanair, którego samoloty do Londynu Luton mają średnie obłożenie 80%, a więc zbliżone do samolotów Wizz Air.

Dostosowanie infrastruktury lotniska do obsługi samolotów general aviation przynosi szybkie efekty. W 2016 r. na naszym lotnisku wykonanych zostało ponad 1000 operacji, co stanowi 2% odprawionych pasażerów. Udział ten na poszczególne kierunki kształtował się następująco: obsługiwane samolotami Saab 34 (Kraków, Wrocław, Berlin) – 20%, połączenie do Warszawy – 2%, do Monachium – 4%. Symboliczny udział ma w tym ruch czarterowy. Pozostałe 62% to połączenia do Londynu.

W planie na 2017 r. przyjęliśmy obsługę 90 tys. pasażerów, co jest wielkością realną, a może nawet trochę zaniżoną, gdyż, z uwagi na przedłużające się rozmowy z touroperatorami, nie został w nich uwzględniony turystyczny ruch czarterowy.

Jakie podejmujecie działania, by z lotniska korzystali turyści zagraniczni, którzy przyjeżdżają wypocząć w Warmii i na Mazurach?

Połączenia czarterowe to kolejne działania, które podejmujemy, w celu rozwoju ruchu lotniczego. Odpowiedź na pytanie jest jednak trudne, gdyż to nie porty lotnicze organizują ruch czarterowy, ale touroperatorzy, biura podróży, a czasem zakłady pracy i różne instytucje. Port ma bezpiecznie i sprawnie obsłużyć samolot, może tylko pomóc w jego wyczarterowaniu. Prowadzimy rozmowy z różnymi podmiotami, których celem, w aspekcie wyjazdowym, jest zakotwiczenie operacji przez jednego z czarterowych touroperatorów.

Jeżeli chodzi o aspekt przyjazdowy, to wspieramy lokalnego touroperatora „Mazury Air Travel”, który promuje Warmię i Mazury. Zapraszamy na kilkudniowe pobyty przedstawicieli biur podróży, nie tylko z południowych regionów Polski, ale także z Niemiec, celem pokazania regionu znanego jako „Zielone płuca Polski” lub „Kraina 1000 jezior”. Pokazujemy, że Warmia i Mazury to nie tylko jeziora, to również cuda hydrotechniki, lasy, rezerwy przyrody, liczna baza hotelowa oraz udogodnienia przyjazne rekreacji, uprawianiu sportów, z kilometrami ścieżek rowerowych, przyrodnych deptaków, promenad spacerowych i infrastruktury dla żeglarzy.

Rozwój ruchu czarterowego to również obsługa segmentu pasażerów biznesowych, a szczególnie korporacyjnych grup konferencyjno-eventowych. Obszar ten na chwilę obecną ograniczamy do rejonu naszego kraju, a szczególnie Małopolski i Dolnego Śląska. Jestem przekonany, że przy współudziale organizacji turystycznych i przy wsparciu branży gastronomiczno-hotelarskiej, a przede wszystkim samorządów, już w najbliższym czasie osiągniemy wyniki satysfakcjonujące wszystkich zainteresowanych.

W jakim zakresie połączenie kolejowe Olsztyn-Szymany wpływa na obsługę lotniska?

Połączenie kolejowe jest jednym z kilku środków komunikacji lotniska z/do Olsztyna. Godziny przyjazdu i odjazdu są skoordynowane z operacjami lotniczymi dużych samolotów. Średnio 20% miejsc w pociągach zajmują pasażerowie i osoby im towarzyszące.

W końcu 2015 r. Ministerstwo zatwierdziło 20-letni Plan Generalny Lotniska w Szymanach, który pokazuje perspektywę rozwoju i wzrostu ruchu. Jakie są jego główne założenia?

Plan Generalny będzie aktualizowany i już do tego przystąpiliśmy. Wzrost ruchu lotniczego, ustabilizowanie kosztów operacyjnych, rozwój usług pozalotniczkowych będą uwzględnione w Planie. Nie zmieni się główne założenie, jakim jest zrównanie kosztów i przychodów w dziesięcym roku działalności lotniska, tj. w 2025 r.

Gustaw Marek Brzezina, marszałek warmińsko-mazurski, który z urzędu jest właścicielem lotniska, mówi, że Szymany prowadzą rozwój siatki połączeń w sposób zrównoważony i w oparciu o twarde dane dotyczące konkretnych grup docelowych. Jak to się przekłada na praktykę?

Z jednej strony – to spełnianie oczekiwań mieszkańców regionu. Przeprowadzone przez dwie niezależne firmy badania rynku wskazały kierunki połączeń, cieszące się największym zainteresowaniem. I w tym kierunku prowadzone są rozmowy z liniami lotniczymi i sukcesywnie uruchamiane kolejne połączenia. Druga sprawa to, jako spółka prawa handlowego, musimy zwracać uwagę na opłacalność tych połączeń. Każde z nich jest dokładnie analizowane i sprawdzane, a w wypadku negatywnej oceny takie połączenia są zawieszane lub ograniczana jest ich częstotliwość.

Jakie są najbliższe plany inwestycyjne związane z obsługą podróży i poprawą bezpieczeństwa lotów?

Przygotowanie lotniska do jego certyfikacji wg przepisów europejskich oraz przystąpienie do kolejnego etapu rozbudowy, w pierwszej kolejności płyty postojowej i drogi kołowania, oraz podniesienie kategorii ILS. W dalszym etapie – rozbudowa infrastruktury do obsługi cargo. To te większe zadania, na które mamy już pozwolenia na budowę. Mniejsze inwestycje, które są w trakcie realizacji, to rozbudowa parkingów oraz uruchomienie postawionej już wieży, na potrzeby operatorów telefonii komórkowej.



## NASZ ROZMÓWCA

- Ur. 1947 r. w Tarnowie.
- Absolwent Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Wrocławskiej.
- Tytuł dr. nauk technicznych uzyskał w Instytucie Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej.
- Ukończył studia podyplomowe na Politechnice Warszawskiej.
- Od 2012 r. jest rzeczoznawcą w zakresie budowy dróg startowych i manipulacyjnych.
- W swojej karierze był asystentem na Politechnice Wrocławskiej, kierownikiem zakładu w Centralnym Ośrodku Informatyki Drogowictwa i dyr. Rejonu Budowy Dróg i Mostów.
- Od 25 lat pracuje w branży lotniczej.
- Był prezesem Portu Lotniczego Wrocław i Portu Lotniczego Łódź.
- Od 2011 r. jest prezesem spółki, która zarządza lotniskiem w Szymanach.
- Żona Barbara jest inż. inżynierii sanitarnej, a syn Bartłomiej dr. inż. budownictwa lądowego.
- Hobby: filatelistyka, sport.

Podlasie chce mieć także swoje lotnisko, już podjęto działania w tym kierunku. Czy nie macie obaw, że „zabierze” pasażerów Szymanom?

Lotnisko w woj. podlaskim to chyba dosyć odległy termin. Wskazuję na to przeprowadzone tam referendum, chociaż byłem przekonany, uczestnicząc czynnie w debacie nad celowością i potrzebą wybudowania takiego portu, że zdecydowana większość społeczeństwa opowie się „za”. Ja również wskazywałem, że jest ono niezbędne dla rozwoju regionu, chociaż koszty jego budowy i utrzymania są znaczące. Nie, nie boimy się konkurencji, mieszkańcy zachodniej części województwa i tak będą korzystali z naszego lotniska, tak jak nasi mieszkańcy korzystają z lotniska w Rębiechowie. Ale o tym decyduje też kilka innych czynników, jak czas dojazdu, oferowany wachlarz połączeń, ceny biletów, standard i ceny oferowanych na lotnisku usług itd.

Obserwując przedłużający się proces decyzji o podjęciu działań w sprawie utworzenia na terenie woj. podlaskiego lotniska, przeprowadziliśmy badania rynku i oczekiwań jego mieszkańców. Wychoząc im naprzeciw uruchamiamy i będziemy uruchamiać kolejno te połączenia, które będą służyły mieszkańcom obu województw. I już obecnie na naszych parkingach są samochody z rejestracją woj. podlaskiego, a 30-tysięczny pasażer na naszym lotnisku to mieszkaniec tego właśnie województwa.

## Czy Polska powinna powrócić do projektu budowy Kolei Dużych Prędkości?

Prof. ALEKSANDRA KOŹLAK, Uniwersytet Gdański



Koleje dużych prędkości są przyszłością transportu kolejowego. Budowa KDP jest bardzo kosztowną inwestycją i dlatego podjęcie decyzji o ich budowie musi być przemyślaną decyzją.

Kontrargumentem dla budowy nowej linii KDP jest zazwyczaj możliwość modernizacji istniejących linii i podniesienia na nich dopuszczalnej prędkości. Skrócenie czasów przejazdów na takich liniach jest jednak niewielkie, gdyż przy podniesieniu prędkości ze 120 do 160 km/godz. wynosi ono zazwyczaj do 10-12 min. na każde 100 km linii.

Poza tym zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich na liniach o dużym obciążeniu napotyka barierę w postaci braku zdolności przepustowej – im więcej wprowadzi się pociągów o dużych prędkościach, tym bardziej ogranicza się zdolność przepustową linii.

Odległości między aglomeracjami w Polsce są na tyle duże, iż nie jest możliwe zapewnienie im dobrych połączeń z centrum i innymi regionami tylko w oparciu o linie kolejowe zmodyfikowane do 160 czy nawet 200 km/godz.

Budowa KDP w Polsce wydaje się więc być koniecznością i raczej nie powinno się odsuwać w czasie rozpoczęcia realizacji tego projektu, gdyż w przyszłości strumień funduszy UE na rozwój infrastruktury transportowej będzie coraz mniejszy.

Dr MIROSLAW ANTONOWICZ, Akademia Leona Koźmińskiego



Odpowiedź na to pytanie jest w „Strategii Na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” premiera Morawieckiego, gdzie w działaniach do 2020 r. zapisano „sporządzenie analiz możliwości realizacji kolei dużych prędkości w Polsce i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020-2030”. Zatem mowa jest o analizach: ekonomicznych, rynkowych, technicznych, finansowych projektu, szczególnie w zakresie zdolności i źródeł finansowania oraz jakie będą możliwości skorzystania z funduszy budżetowych, prywatnych czy kredytowych. Dopiero tak posiadana wiedza będzie stanowiła podstawę do podjęcia ostatecznej decyzji, uwzględniającej przy tym korzyści dla gospodarki, społeczeństwa, ale i ryzyka wynikającego z projektu.

Biorąc pod uwagę „efekt Pendolino”, który przyniósł wzrost pasażerów i przestawianie gospodarki na tory proinnowacyjne, to już wykonane studium wykonalności KDP, czy konieczność szybkiego połączenia Warszawy z Berlinem, Praga, to problem nie jest w tym czy powrócić do projektu KDP, tylko kiedy i jak? A także z czymyż i w jakiej konfiguracji infrastrukturalnej (czy koncepcja Y) je wybudować?

Budowa KDP to impuls dla gospodarki, a także dla polskiej myśli technicznej. Uważam, że kraj w środku Europy, na przecięciu ważnych szlaków transportowych, powinien posiadać rozwiązania transportowe na miarę swoich aspiracji, zdolności i potrzeb XXI w.

dr inż. ROBERT STERNIK, Akademia Humanistyczno-Ekologiczna w Łodzi



Ostatnie wypadki kolumn samochodowych przewożących VIP-ów, oraz tocząca się dyskusja na temat kosztów transportu łączącego do ich transportu, sprzyjają dyskusji o przyszłości kolei dużych prędkości w Polsce. Zagranicą nowoczesna kolej, konkurencyjnie dla transportu lotniczego, odgrywa istotną rolę w świadczeniu usług przewozowych na rzecz nie tylko przedstawicieli rządu, parlamentu, czy władz samorządowych, ale przede wszystkim dla obywateli. O wyborze przewoźnika decydują takie zalety jak: wysoki poziom bezpieczeństwa, dostępność, komfort, koszt i szybkość przejazdu. W Polsce nadal brakuje takiej oferty.

Tempo modernizacji sieci drogowej, a szczególnie przyrost dobrych dróg szybkiego ruchu, przy stosunkowo słabym stopniu zaangażowania procesów modernizacyjnych na kolei, wykluczają często, to ostatnią, jako alternatywę dla podróży. W efekcie tego wzrasta ruch na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Budowa KDP wymaga znacznych nakładów finansowych, jednak do tej koncepcji należy powrócić szybko, aby stworzyć istotną alternatywę dla coraz bardziej zatłoczonych i niebezpiecznych dróg.

Otwartym zagadnieniem pozostaje dyskusja o optymalnej prędkości pociągów KDP. Wydaje się, że specyfika rozmieszczenia największych ośrodków miejskich, względy techniczne, ekonomiczne i ekologiczne, skłaniają do prędkości w przedziale 200-250 km/godz.

MACIEJ GRELOWSKI, minister infrastruktury Gospodarczego Gabinetu Cieni Business Centre Club



Pytanie czy powinno wydaje się niewłaściwe dla zagadnień związanych z Kolejami Dużych Prędkości w Polsce. Raczej należałoby spytać: kiedy w Polsce rozpocznie się realizacja projektu KDP? Co prawda w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju wspomniano o konieczności realizacji programu budowy KDP, jednak rzeczywistość i związane z nią realia nie wskazują, aby odpowiedzialni za ten projekt traktowali to zobowiązanie poważnie.

Nie bez powodu kraje należące do cywilizacji współczesnej posiadają mniej lub bardziej rozwinięty transport szynowy dużych prędkości. Program związany z planowaniem, projektowaniem i realizacją KDP to tworzenie nowych możliwości dla gospodarki i realny rozwój kraju. Budowanie tak oczekiwanego dobrobytu dla obywateli to ostatni argument na rzecz realizacji tego historycznego projektu. To w rezultacie przyłączenie naszego kraju do światowej infrastruktury komunikacyjnej.

Wydaje się, że pomysł lotniska centralnego to zbędny kaprys, który pozbawi finansowania innych projektów jak właśnie KDP – a to niezbędna konieczność oczekiwana przez obywateli naszego kraju. Wniosek ten to wynik analizy obecnych i przyszłych potrzeb oraz realnych skutków podjętych finalnie decyzji.