

Kontenery w sztormach

Niekorzystny trend w przewozach morskich do 2017 r.?

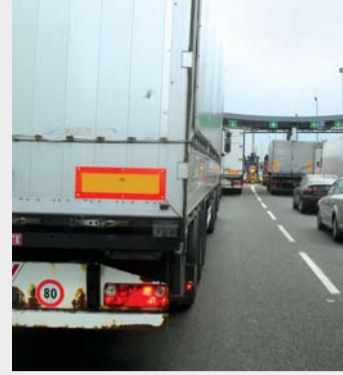


WYDARZENIA / OPINIE

STRONA 2

Polska lideruje w UE w transporcie drogowym

Ale jest na końcu w żegludze śródlądowej.



LOGISTYKA

STRONA 3

W tym roku przetargi na kwotę 9 mld zł

W 2017 r. zamierzamy podpisać umowy na sumę kilkunastu miliardów złotych.



WYWIAD

STRONA 8



PGT

Polska Gazeta Transportowa

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

23 lata na rynku!

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Budująca stabilizacja

W odniesieniu do danych prezentowanych przed tygodniem wskazówka barometru nie zmieniła położenia. Nadal relacja ofert frachtów w stosunku do wolnych przestrzeni ładunkowych wynosi 60% do 40%. Eksport to zdecydowana przewaga wzrostów. Jedyny spadek dotyczy Litwy i wynosi 15%. W przypadku Holandii wartości procentowe nie zmieniły się. Natomiast największy skok w górę zanotowała Ukraina (+11%), Francja (+8%) i Rosja (+6%). Dania i Niemcy to w obu przypadkach zwykła o 5%. Najmniejszy przyrost, jedynie o 1%, odnosi się zaś do Belgii.

więcej str. 4

Centralny Port Lotniczy „od zera”...

...czy duoport i rozbudowa Modlina?



Fot. Wikimedia

MIKOŁAJ MARSZYCKI

Za sprawą wypowiedzi prezesa LOT-u Rafała Milczarskiego, który podczas forum w Krynicy przedstawiając nową strategię spółki zgłosił „konieczność budowy nowego lotniska w Polsce”, odżyła po raz kolejny idea budowy Centralnego Portu Lotniczego.

Lotnisko Chopina w ciągu kilku lat będzie kompletnie zapchane i nie będzie w stanie spełnić swoich funkcji. Już teraz w godzinach szczytu naszego ruchu pasażerskiego lotnisko ma przepustowość przepelnioną – powiedział w zeszłym tygodniu PAP Milczarski, niejako rozwijając swój wniosek z forum w Krynicy.

Uwagi prezesa są oczywiście słuszne jednak budowa CPL „od zera” to przecież nie taka prosta sprawa. Mówimy o miliardach złotych potrzebnych na zrealizowanie takiej ogromnej inwestycji.

Idea budowy Centralnego Portu Lotniczego, położonego gdzieś między Łodzią a Warszawą, nie jest pomysłem nowym. Kolejne ekipy rządzące, eksperci rynku lotniczego, a także media i opinia publiczna zajmują się nim od lat. Kiedyś mówiło się nawet, że za darmo wybudują go nam Chińczycy. Niestety, jeśli już, to trzeba go będzie zbudować od podstaw i ze środków własnych. A koszty są niemałe, minimum to 20 mld zł, choć podaje się też kwotę 30 mld zł.

Konieczność powstania CPL przez LOT-u widzi nie tylko ze względu na ambitne

plany dynamicznego rozwoju narodowego przewoźnika, ale również z perspektywy interesu narodowego, a zwłaszcza gospodarczego. Port taki, mogący obsługiwać ok. 50 mln pasażerów i dobrze skomunikowany z resztą kraju (drogi, kolej), miałby generować ogromne zyski. Zresztą pomysł ten popiera również wicepremier i minister rozwoju Mateusz Morawiecki.

Innego zdania jest jednak Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, które prawdopodobnie będzie chciało wyciągnąć się z pomysłu budowy centralnego lotniska i postawić początkowo na wprowadzenie w życie duoportu Chopin-Modlin, a w efekcie na wielką rozbudowę tego ostatniego.

Portu im. Chopina, jak wiadomo, rozbudowywać dalej się nie da. W Modlinie tego problemu nie ma, wokół terminalu znajduje się wiele gruntów i to należących do Skarbu Państwa. Co najważniejsze, niższe byłyby też koszty takiej operacji, które sięgnęłyby 8 mld zł. Za tę sumę można wydłużyć obecny pas startowy i dobudować drugi. W istniejących już planach znajduje się także budowa: terminalu o przepustowości 40 mln pasażerów rocznie, połączenia drogi ekspresowej S7 z węzłem A2 w Konotopie, obwodnicy Pomiechówka oraz zmiana przebiegu drogi krajowej 62 i połączenia jej z S8, a także dołączenie linii kolejowej. Pomysł ten popiera również rządząca na Mazowszu koalicja PO-PSL i marszałek Adam Struzik.

Przeciwna budowie CPL, a co za tym idzie likwidacji lotniska Chopina (Milczarski uważa, że tereny po nim można by przeznaczyć pod zabudowę), jest Hanna Gronkiewicz-Waltz, która uważa ten pomysł za „surrealistyczny” i pozbawiony uzasadnienia ekonomicznego. Prezydent Warszawy przypomina, że dopiero co zakończono przecież rozbudowę terminalu na Okęciu.

Pełni obaw co do tej inwestycji są też eksperci i specjaliści rynku lotniczego. Przede wszystkim czy i skąd LOT, jako główny klient CPL, będzie miał aż tylu pasażerów? Podkreśla się również, że po ewentualnym wybudowaniu portu centralnego w trudnej sytuacji znajdują się istniejące już lotniska, nie tylko to w Warszawie, Radomiu czy Łodzi, ale także w Katowicach, Bydgoszczy i Poznaniu.

Przestrógą dla budowy CPL ma być także historia centralnego lotniska w Niemczech czyli Berlin-Brandenburg (pisał o nim w „PGT” kilkakrotnie), które powstaje już ponad dekadę, jest skarbonką bez dna i nie wiadomo kiedy zostanie otwarte.

Póki co pomysłem ewentualnej budowy centralnego lotniska zajmuje się powołany przez MIB na początku lipca Resortowy Zespół ds. CPL, który sprawę wnikliwie bada i ma niebawem na jej temat się wypowiedzieć. Wydaje się jednak, że na decyzję na tak lub na nie, wpływ będzie miał także aktualny układ sił wewnątrz partii rządzącej.

AKTUALNOŚCI

Z Lublina do Liverpoolu

Węgierskie linie niskokosztowe Wizz Air, świętowały w ubiegłym tygodniu pierwsze urodziny swojej bazy w Lublinie, w której dysponują, od 14 IX 2015 r., samolotem typu Airbus A320. Podczas konferencji prasowej przewoźnik ogłosił rozpoczęcie operacji na nowej trasie z Lublina do Liverpoolu w Wielkiej Brytanii. Połączenie to zostanie uruchomione 21 V 2017 r. Loty odbywać się będą 2 razy w tygodniu. Linia stale rozwija swoją lubelską siatkę połączeń, która obecnie składa się z 7 tras do 4 krajów. W ubiegłym roku Wizz Air przewiózł 175 tys. pasażerów na trasach z i do Lublina. W 2016 r. przewoźnik oferuje ponad 300 tys. miejsc w tamtejszej siatce połączeń, co stanowi 57% wzrost w porównaniu do poprzedniego roku. Pierwszy rok działalności bazy przewoźnika w Lublinie oceniam bardzo pozytywnie. Wizz Air jest naszym głównym, stabilnym partnerem w rozwoju siatki tanich połączeń lotniczych. Decyzja o uruchomieniu kolejnej, siódmej trasy do Liverpoolu potwierdza potencjał naszego rynku – powiedział prezes Portu Lotniczego Lublin Krzysztof Wójtowicz.

Zmiany organizacyjne operatora logistycznego

Grupa CTL Logistics dokonuje przekształceń kapitałowych i strukturalnych. W ramach zmian organizacyjnych, prezesem wszystkich spółek należących do Grupy, w których CTL Logistics ma 100% udziałów, został Jarek Król, obecny prezes zarządu spółki-matki CTL Logistics. Dotychczasowy szef CTL Północ, Jan Szurek, będzie kontynuował działania na stanowisku dyrektora oddziału. Szurek od 2007 r. pełnił funkcję prezesa zarządu spółek CTL Trans-Port, CTL Północ i CTL Agencja Celna. Zmiany organizacyjne zwiększą potencjał rynkowy zarówno spółki CTL Północ, jak i całej Grupy CTL Logistics oraz dadzą nowy impuls do rozwoju firmy – podkreśla Król. Wprowadzane zmiany mają także ujednolicić struktury zarządzania w spółkach grupy, zapewnić sprawniejsze odpowiadanie na potrzeby klientów i dalszą optymalizację procesów operacyjnych związanych z realizacją zintegrowanej usługi logistycznej.

MM

LICZBA TYGODNIA

552 mln zł



Tyle wyniosły rekordowe przychody ze sprzedaży jakie osiągnęła w I półroczu 2016 r. Grupa Wielton. Oznacza to 73% wzrost rdr. Skonsolidowany wynik operacyjny EBITDA Grupy w omawianym okresie wyniósł 56,2 mln zł, w porównaniu do 35,6 mln zł w relacji rdr. – to wzrost o 58%. W I półroczu tego roku zysk netto dla jednostki dominującej wyniósł 32 mln zł i był o 38% wyższy niż w 2015 r. W pierwszych sześciu miesiącach 2016 r. przychody z krajowej sprzedaży Grupy wyniosły 231,5 mln zł, tj. 25,9% wzrostu rdr. Według danych CEPIK spółka odnotował w kraju w tym okresie ponad 34% wzrost rejestracji nowych naczip (1896 szt.) w porównaniu do I półrocza roku 2015.

CYTAT TYGODNIA

„Jeśli okaże się, że strategią państwa będzie budowa portu centralnego i jeśli miały on być ulokowany między Warszawą a Łodzią, to nie widzę miejsca dla Lotniska Chopina

powiedział PAP dyrektor Państwowych Portów Lotniczych Mariusz Szpikowski.

UTA
www.uta.pl

TELEPASS EU
OPŁATY DROGOWE W 6 KRAJACH
- W TYM WŁOCHY I A4 W POLSCE

ZADZWOŃ DO UTA I SKORZYSTAJ Z ATRAKCYJNYCH RABATÓW



Polska lideruje w UE w transporcie drogowym

Ale jest na końcu w żegludze śródlądowej



Transport samochodowy to polski przemysł narodowy

JANUSZ MINCEWICZ

Polska należy do unijnych potentatów w transporcie drogowym, średniaków w przewozie ładunków kolejną i jest zdecydowanym unijnym outsiderem w towarowej żegludze śródlądowej.

To nie jest dobre dla naszego naturalnego środowiska, bowiem najbardziej ekologiczne środki transportu są w zdecydowanej mniejszości. Nieekologiczny transport drogowy, wg statystyk z 2014 r., miał aż 73,4% udział w polskim rynku, wobec 26,5% transportu kolejowego i tylko 0,1% rzeczno.

Polski przemysł narodowy. W ostatnich latach w Unii Europejskiej nastąpił bardzo dynamiczny, kosztem transportu kolejowego, rozwój drogowych przewozów towarowych. Kraje unijne przewożą tym transportem aż 74,9% swoich ładunków. Lideruje Francja, która samochodami transportuje aż 86,4% swoich ładunków. Wicelider

jest Polska z prawie 75% udziałem. Wyprzedzamy takie potęgi gospodarcze jak Niemcy (73,1%), Austria (63,2%) i Holandia (47,6%). Ekonomisci szacują, że ok. 8-10% polskiego PKB związane jest z transportem drogowym. – W Brukseli o polskim transporcie drogowym mówi się, że to „polski przemysł narodowy”. Jadąc drogami państw starej Unii codziennym widokiem są całe konwoje polskich ciężarówek. Mamy około 180 tys. pojazdów, a wielka Rosja tylko 60 tys. To najsilniejsza flota w Europie – podkreśla Tadeusz Jarmuziewicz, były wiceminister transportu.

Jego zdaniem decydujący dla rozwoju polskiego transportu samochodowego był 2004 r. i wejście do UE. – Jedno z głównych przesłań unijnych, czyli swobodny przepływ towarów i usług, okazał się zbawieniem dla polskiego transportu. Ta branża, jak mało która wykorzystała ten przywilej. Dostęp do rynku unijnego bez zezwoleń

spowodował gwałtowny jej rozwój, a niższe koszty przewoźników na starcie spowodowały stopniowe przejmowanie rynków przewozowych w Europie – diagnozuje Jarmuziewicz. W ciągu kilku lat polscy przewoźnicy zbudowali u swoich europejskich klientów zaufanie i pewność solidnego wykonania usługi. Opanowali w całości niektóre kierunki przewozowe.

– Dzisiejsze napięcia w relacjach transportowych z Niemcami czy Rosją, to nic innego jak próba odwojowania niektórych rynków. Pozycją polskiego transportu drogowego w Europie, w porównaniu z polskimi przewoźnikami kolejowymi czy lotniczymi jest, jest dominująca – podsumowuje były wiceminister.

Wyprzedzamy potęgę gospodarcze. Choć w ostatnich latach polska kolej towarowa straciła prawie 20% udziału w rynku, to nadal należy do czołówki w UE i wyprzedzamy europejskie potęgi gospodarcze. Przy średniej unijnej wynoszącej 18,4%, polska kolej cargo ma w rynku krajowym 26,5% udział. Wyprzedzają nas tylko Austria (33,3%) oraz Rumunia (30,2%). Za nami są Niemcy (18,8%), Bułgaria (18,2%) i Francja (10,7%). Byłoby jeszcze lepiej, gdyby nie stan polskiej infrastruktury, która to głównie przyczynia się do spadku przewozów cargo.

– Polska infrastruktura kolejowa, z perspektywy unijnej, wygląda najgorzej na tle pozostałych gałęzi, nie licząc żegludgi śródlądowej, której po prostu nie ma, a także na tle innych państw członkowskich. Zwraca się także uwagę, że opłaty w Polsce za korzystanie z infrastruktury kolejowej należą do najwyższych w Europie. Jest orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości, każące żegludze śródlądowej, której po prostu nie ma, a także na tle innych państw członkowskich. Zwraca się także uwagę, że opłaty w Polsce za korzystanie z infrastruktury kolejowej należą do najwyższych w Europie. Jest orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości, każące zweryfikować sposób naliczania tych opłat – mówi europoseł prof. Bogusław Liberadzki, były minister transportu. Ale jest szansa, że po zakończeniu wielkiej modernizacji polskiej infrastruktury i po wejściu w życie IV Pakietu

Kolejowego polska i europejska kolej towarowa zyska na znaczeniu i nie będzie już tracić udziału w rynku na rzecz transportu samochodowego.

Niewielki udział w polskim rynku przewozów towarowych stanowi żegluga śródlądowa. Ze znikomym 0,1% udziałem w rynku jesteśmy w samym ogonie UE. Szczególnie błąd wypadamy na tle liderującej Holandii, w której transport rzeczny stanowi aż 46,6% udział w rynku krajowym. Ciekawostką jest fakt, że w Kraju Tulipanów kolejowy transport towarowy ma tylko 5,8% udział i należy do najniższych w UE. Daleko za przodującą w transporcie wodnym Holandią jest Rumunia (29%) i Bułgaria (26,9%). Polskę wyprzedza Austria (3,5%) oraz Francja (2,9%). U nas ciągle przewozy towarów barkami maleją z roku na rok, a sezony nawigacyjne są coraz krótsze. Ale jest szansa, że będzie lepiej, bo Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegludgi zapowiada ofensywę inwestycyjną w zaniebana od lat infrastrukturę rzeczno.

„Dzisiejsze napięcia w relacjach transportowych z Niemcami czy Rosją, to nic innego jak próba odwojowania niektórych rynków

Dr Jerzy Kwieciński, wiceminister rozwoju uważa, że Polska powinna inwestować w rozwój żegludgi śródlądowej, bo to bardzo zaniebany rodzaj naszego transportu. – Co ważne, jest to transport przyjazny środowisku i do jego rozwoju możemy wykorzystywać środki unijne, szczególnie w odniesieniu do transportu towarowego. Pierwsze projekty dotyczące rzecznych szlaków

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

wodnych były już realizowane w ramach perspektywy finansowej 2007-2013, ale dotyczyły ochrony przeciwpowodziowej we wrocławskim węźle wodnym oraz rewitalizacji bydgoskiego węzła wodnego. Natomiast potrzeba nam projektów, które będą traktowały szlaki wodne do rozwoju żegludgi śródlądowej, do celów gospodarczych, jako środka transportu – mówił przed rokiem minister Kwieciński.

Prof. Krystyna Wojewódzka-Król, z Uniwersytetu Gdańskiego podkreśla, że transport wodny śródlądowy jest tą gałęzią, która zapewnia efekty ekonomiczne (niskie koszty transportu), ekologiczne (mały degradacyjny wpływ na środowisko) i społeczne, bo jest w stanie zaspokoić rosnący popyt na przewozy na zapleczu portów morskich. – Dlatego Polski nie stać na niewykorzystywanie gałęzi odpowiadającej na współczesne potrzeby, najbardziej przyjaznej dla środowiska, i atrakcyjnej ekonomicznie. Powinniśmy inwestować w jej rozwój żeby zminimalizować obecnie ponoszone straty i zapewnić wspomniane efekty w przyszłości – zaleca profesor UG.

TRZY PYTANIA



Tomasz Buraś,
prezes DHL Express Poland

Czy e-commerce ma wpływ na rozwój branży TSL?

Nie ma żadnych wątpliwości, że e-commerce napędza rozwój TSL, sprzyjając wymianie handlowej z całym światem. Za pośrednictwem transakcji dokonywanych przez internet, wszechobecna dzisiaj globalizacja handlu światowego zapewnia swobodny przepływ dóbr i usług wszystkim oraz wszędzie. Dotyczy to również polskiego handlu zagranicznego – rośnie import dóbr i usług, a polscy przedsiębiorcy doskonale radzą sobie na rynkach międzynarodowych. Dynamiczny rozwój e-commerce umożliwia polskim firmom pozyskiwanie nowych zagranicznych klientów i nowych rynków zbytu. Z obserwacji zachowań klientów wynika, że zmieniają oni kierunki eksportu, zwiększając sprzedaż na rynki pozaunijne i coraz śmielej wchodząc na inne bardziej odległe m.in. azjatyckie. Za pośrednictwem naszych usług lotniczych klienci wysyłają towary na cały świat.

W Polsce realizujemy usługi dla firm niemal z każdej branży, bowiem w każdym z sektorów funkcjonują klienci prowadzący biznes na skalę międzynarodową lub globalną, którzy z racji wykonywanej działalności mają potrzeby szybkiego, niezawodnego eksportu lub importu dokumentów, jak i towarów. Należą do nich klienci z branż związanych z produkcją i serwisem elektroniki użytkowej, przemysłowej, medycznej, odzieżowej, przemysłu lotniczego i sektora usług motoryzacyjnych. Wśród naszych klientów przybywa firm, które decydują się na relokację do polskiego centrum dystrybucyjnego o zasięgu międzynarodowym i zakładów produkujących towary na eksport.

W jakim zakresie e-commerce wpływa na rozwój współpracy międzynarodowej?

E-commerce ma bezpośredni wpływ na szybkość realizacji dostaw i rozwój przesyłek międzynarodowych, bowiem decydującą rolę w ekspansji zagranicznej

odgrywa sprawna obsługa międzynarodowej wymiany towarowej. Obejmuje ona terminową i kompleksową realizację usług dostawy międzynarodowych przesyłek ekspresowych, wraz z dostępem do aplikacji internetowych, które umożliwiają śledzenie losu przesyłki, zawierają aktualne informacje celno-podatkowe i są źródłem wiedzy na temat ułatwień prowadzenia eksportu w danym kraju. Jedną z usług, które umożliwiając odpowiednio przygotowanie do prowadzenia działalności eksportowo-importowej, ułatwiają globalną wymianę handlową i przyczyniają się do wzrostu biznesów klientów jest DHL TAS.

To aplikacja umożliwiająca klientom uzyskanie niezbędnej wiedzy handlowej i celno-podatkowej oraz oszacowanie kosztów międzynarodowej wymiany handlowej związanych z wejściem przedsiębiorcy na nowy rynek. Dla odbiorców indywidualnych, dokonujących zakupów w zagranicznych internetowych serwisach

aukcyjnych i wysyłkowych, będących naszymi klientami, udogodnieniem jest e-rozwiązanie On Demand Delivery. To elastyczny system proaktywnych powiadomień oraz śledzenia przesyłki międzynarodowej, od momentu jej nadania do chwili doręczenia, jak również wybór najkorzystniejszej formy jej odbioru przez adresata, m.in. z automatów DHL.

Jest także szansą na rozwój współpracy międzynarodowej?

Tak. Wraz z rozwojem e-commerce przybywa polskich firm, które zamierzają rozpocząć lub już prowadzą działalność biznesową poza granicami kraju. Potwierdzają to odnotowywane od kilku lat dobre wyniki pod względem liczby zrealizowanych przez nas przesyłek międzynarodowych, osiągające dwucyfrowy wzrost wolumenu obsługiwanych przesyłek.

JM



Lidl należy do najszybciej rozwijających się firm handlowych w Europie. W związku z równie dynamicznym rozwojem sieci w Polsce poszukujemy:

FIRM TRANSPORTOWYCH DO DYSTRYBUCJI ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH

Oferujemy:

- stałą współpracę na partnerskich i jasnych zasadach
- ciągłość zleceń na podstawie umowy
- optymalne wykorzystanie taboru
- klauzulę wyrównującą wahania cen paliwa
- terminowe realizowanie płatności
- zwrot kosztów opłat drogowych

Wymagania:

- tabor dedykowany do obsługi sieci Lidl w ilości min. 4 zestawów: ciągnik z naczepą chłodniczą multitemperaturową o ładowności 33 palety, wyposażoną w przegrodę termoizolacyjną
- decyzje urzędowe o dopuszczeniu środka transportu do przewozu artykułów spożywczych
- realizacja czynności załadunkowo-rozładunkowych po stronie kierowcy
- praca 7 dni w tygodniu



Poprawi się transport towarowy w Zagłębiu Dąbrowskim

Nowa nastawnia, wymieniona i zmodernizowana infrastruktura

Za 29 mln zł PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poprawią transport kolejowy na liniach towarowych nr 154 między stacjami Łazy-Dąbrowa Górnicza Towarowa i nr 171 na odcinku Dąbrowa Górnicza Towarowa-Koziół oraz Dąbrowa Górnicza Towarowa-Panewnik.

Te trzy bardzo ważne linie kolejowe zapewnią szybszy przejazd i sprawniejszą obsługę pociągów towarowych w Zagłębiu Dąbrowskim. Udrożnione zostaną nieczynne tory, a nowe urządzenia sterowania podniosą poziom bezpieczeństwa ruchu. Prace zakończą się w IV kwartale 2017 r.

19 nowych rozjazdów. W ramach zadania wymienionych zostanie m.in. 19 rozjazdów i ok. 5 km sieci trakcyjnej, poza tym semafony, oświetlenie czy system łączności. Zamontowany będzie monitoring, a sprawna jazda składów w zimie zagwarantuje elektryczne ogrzewanie rozjazdów.

Lepsze warunki przewozu towarów umożliwią przede wszystkim nowe urządzenia sterowania ruchem pociągów zamontowane w nowej (DTA) i modernizowanej (DTC) nastawni na stacji Dąbrowa Górnicza Towarowa.

Nowa nastawnia. Nastawnia DTA zapewni sprawne prowadzenie pociągów

również na obszarze nieczynnego od lat posterunku Okradzionów. Obiekt zastąpi 3 dotychczasowe nastawnie oraz obsłuży cały ruch pociągów przyjeżdżających i wyjeżdżających ze stacji Dąbrowa Górnicza Towarowa, zarówno w kierunku stacji Łazy (przez Okradzionów - linia 154) jak i Dąbrowy Górniczej Wschodniej (przez Koziół - linia 171).

Nastawnia DTC obejmie dotychczasowe dwa okręgi manewrowe i przejmie prowadzenie ruchu manewrowego pomiędzy stacją Dąbrowa Górnicza Towarowa, a bocznicami wielkich zakładów przemysłowych jak Arcelor-Mittal czy Koksownia Przyjaźń.

Na obu nastawniach zabudowane zostaną nowoczesne, komputerowe urządzenia sterowania ruchem pociągów zwiększające zdolności przewozowe stacji, przy znacznie zwiększonym bezpieczeństwie ruchu kolejowego.

104,5 mln na 80 km torów. Przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym na nastawniach oraz utworzenie posterunku odgałęźnego jest realizowane w ramach zadania „Prace na południowo - wschodniej obwodnicy GOP wraz z przyległymi odcinkami na liniach nr 154, 171, 661”.



W ramach zadania wymienionych zostanie m.in. 19 rozjazdów

W 2015 r. za 100 mln zł wyremontowano na Śląsku ponad 90 km torów. W tym roku w regionie planowana jest modernizacja 80 km torów za łączną kwotę 104,5 mln zł.

HH

Ponad 600 mln zł planują przeznaczyć PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na poprawę kolejowego dostępu do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Investycja jest elementem wartego ponad 4 mld zł programu poprawy dostępu kolejowego do Morza Bałtyckiego. Zarządca infrastruktury ogłosił już przetarg na wykonanie dokumentacji zachodniopomorskich portów. Finansowanie projektu planowane jest z CEF.

W Szczecinie i Świnoujściu przebudowane zostanie ok. 160 km torów, 2 wiadukty i most. Budowa obejmie stację Szczecin Port Centralny i Świnoujście. Planowana jest także elektryfikacja wybranych obszarów infrastruktury. Zmieni się i unowocześni system sterowania ruchem kolejowym oraz urządzenia telekomunikacyjne. Podobne prace na ok. 5 km torów będą wykonane na obszarze terminalu kontenerowego Ostrów Grabowski. W Porcie Handlowym Świnoujście planowana jest z kolei budowa trzech torów zdawczo-odbiorczych o długości ok. 2 km.

PLK modernizuje infrastrukturę w ramach „programu portowego”

Lepszy dostęp do portów w Szczecinie i Świnoujściu do 2020 r.

JERZY KONWICKI



Nowe inwestycje o wartości ok. 4 mld zł zwiększą przepustowość linii i skrócą czas przewozu ładunków

Ogłoszony 31 VIII przetarg obejmuje m.in. opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej projektu, a także opracowanie materiałów przetargowych na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych. Wnioski w przetargu można składać do 10 X 2016 r. Realizacja inwestycji planowana jest na lata 2017-2020. Jej efektem będzie sprawniejsza obsługa towarów w portach, możliwość wjazdu cięższych i dłuższych składów.

– Do 2020 roku PLK zamierza zrealizować program portowy, który obejmuje porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz modernizację trasy Bydgoszcz-Trójmiasto. Nowe inwestycje o przewidywanej wartości ok. 4 mld zł zwiększą przepustowość

linii, skrócą czas przewozu ładunków, czyli uzyskamy zakładany efekt – wzrośnie konkurencyjność przewozów towarowych – mówi Ireneusz Merchel, prezes PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Szybciej do Portu Gdańsk. Dzięki inwestycji PLK za 370 mln zł znacząco poprawiła się już przepustowość linii kolejowej do Portu w Gdańsku. Od września pociągi po nowym moście na Martwej Wiśle jeżdżą po dwóch torach, z prędkością nawet 100 km/godz., co podniosło sześciokrotnie przepustowość szlaku. 124-metrowy nowy most na Martwej Wiśle pozwala na przejazd do 180 składów w ciągu doby.

Linia E30 będzie gotowa dopiero w III kwartale 2020 r.

Prace podzielono na cztery etapy



Wyremontowane perony i tory na dworcu w Katowicach

JANUSZ MINCEWICZ

Nie w 2019 r., ale w trzecim kwartale 2020 r. ma ostatecznie zakończyć się modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków-Katowice.

Modernizacja została podzielona na 4 kontrakty, które obejmują kolejne odcinki E 30 od Jaworzna do Krakowa Głównego Towarowego.

Jaworzno-Krzyszowice w I półroczu 2020 r. Kontrakt nr 1 to modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa-Trzebinia. PKP PLK ma już na ten odcinek pozwolenie na budowę oraz komplet projektów budowlanych i wykonawczych. Obecnie trwa procedura przetargowa na wybór wykonawcy robót. W pierwszym etapie wyłoniono 8 wykonawców zaproszonych do składania ofert w II etapie. Rozpoczęcie robót planowane jest na II kwartał 2017 r., natomiast ich zakończenie na I kwartał 2020 r.

Kontrakt nr 2 to modernizacja odcinka Trzebinia-Krzyszowice. Na ten odcinek PLK ma już także pozwolenie na budowę oraz dokumentację techniczną. Obecnie trwa procedura przetargowa. W ramach przetargu ograniczonego w I etapie zostanie wyłonionych 8 wykonawców. Rozpoczęcie robót planowane jest na

IV kwartał 2017 r., a zakończenie na II kwartał 2020 r.

Krzyszowice-Kraków wcześniej. Kontrakt nr 3a obejmuje modernizację odcinka Krzyszowice-Kraków Mydlniki. Został już wyłoniony wykonawca tego odcinka. Jest nim konsorcjum w składzie: VIAS y Construcciones, Dragados i Electren, a umowa została podpisana w styczniu 2016 r. Rozpoczęcie robót nastąpi jeszcze w tym kwartale, a zakończenie w II kwartał 2018 r.

Kontrakt nr 3b obejmuje modernizację linii Kraków Mydlniki-Kraków Główny Towarowy, na który jest już pozwolenie na budowę. Obecnie trwa procedura przetargowa na wybór wykonawcy. W lipcu otwarto oferty i 9 wykonawców dopuszczono do etapu II przetargu. Rozpoczęcie robót nastąpi w IV kwartale 2016 r., natomiast zakończenie w IV kwartale 2018 r.

Kontrakt nr 4 obejmuje sygnalizację LCS na stacjach: Jaworzno Szczakowa, Trzebinia i Kraków Mydlniki. Wykonawcą robót jest konsorcjum w składzie: Thales Polska oraz Thales

„Modernizacja została podzielona na 4 kontrakty, które obejmują kolejne odcinki E 30

Transportation System. Umowa została podpisana już w grudniu 2010 r. Kontrakt ten obejmuje urządzenia sterowania ruchem kolejowym i jest realizowany równolegle z robotami w kontraktach nr 1, 2, 3a, 3b. Zakończenie sygnalizacji LCS planowane jest na III kwartał 2020 r.

TRZY PYTANIA



Radosław Domagalski-Labędzki, wiceminister rozwoju

Dzięki kilkuletniej pracy w Chinach zna Pan tamtejszy rynek. Jaka jest szansa, że Chińczycy postawią na kolej i zwiększą

szą przewozy ładunków Nowym Szlakiem Jedwabnym do Europy, które trafią do Małaszewicz?

Perspektywy są obiecujące, co potwierdziła ostatnia wizyta chińskiego prezydenta w Polsce. Szeroko rozumiana infrastruktura czy energetyka to te dziedziny, w których widzimy duży potencjał do rozwoju współpracy. Zostały one ujęte w memorandum o współpracy, które Ministerstwo Rozwoju podpisało ze swoim chińskim odpowiednikiem. Nie mówimy zatem o mglistych zapowiedziach tylko o konkretnym porozumieniu, które wyznacza kierunki wspólnych przedsięwzięć w trzynastu obszarach. Teraz pracujemy nad modelami biznesowymi, które pozwolą przekuć je w konkretne inwestycje.

Kluczowa pozostaje oczywiście infrastruktura, bo koncepcja Jedwabnego Szlaku zakłada przede wszystkim budowę alternatywnych połączeń handlowych. A Polska ze względu na doskonałą lokalizację geograficzną i największy potencjał wśród krajów tej części Europy, może być

dla Chin bramą do Europy. To daje nam szansę na realizację naszych flagowych projektów, korzystając przy tym z chińskiego zaangażowania kapitałowego i technologicznego. Chcemy, by polskie firmy czerpały z tej współpracy wymierne korzyści i zwiększały swoją pozycję na arenie międzynarodowej. Mówimy tu o takich inwestycjach, jak budowa terminali kolejowych i morskich, szybkich połączeń kolejowych czy parków technologicznych. To wszystko jest spójne z zamierzeniami polskiego rządu wynikającymi z naszego Planu Odpowiedzialnego Rozwoju. Małaszewicze wpisują się w tę koncepcję współpracy, bo chodzi nam o to, by wykorzystywać te terminale, które już działają.

Bez wątplenia kolejowy obrót towarowy jest niewystarczający w kontekście całości naszego eksportu, dlatego trzeba wciąż wspólnie pracować na to, by zwiększyć jego skalę. Należy też zdawać sobie sprawę, że infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji, aby wytrzymać większe obciążenia i częstotliwości. Ale warto

zwrócić uwagę, że wśród chińskich elit politycznych i biznesowych świadomość funkcjonującego połączenia kolejowego z Łodzi do Chengdu jest bardzo duża, co stanowi dobry prognostyk na przyszłość.

Specjaliści uważają, że dla suchego portu w Małaszewiczach, który „przejmuje” w Polsce ładunki z Chin, potrzebny jest rządowy program ich rozwoju ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Jaka jest na to szansa?

Na rozwój transportu intermodalnego mamy do rozdysonowania w najbliższych latach pulę ok. 1 mld zł z programu Infrastruktura i Środowisko. Projekty będą wybierane w trybie konkursowym, gdyż jedynie taki jest możliwy, jeśli chodzi o prywatnych operatorów terminali kontenerowych. Gwarantuje on równy dostęp do unijnych środków i nie zakłada konkurencji. Konkurs zostanie ogłoszony prawdopodobnie na koniec IV kwartału tego roku.

Dariusz Stefański, prezes PCC Intermodal, uważa, że w Polsce kolejowe przewozy intermodalne nie mają „wsparcia inwestycyjnego” państwa. Czy ma rację?

Nakłady na inwestycje w transport intermodalny systematycznie zwiększają się. Do 2020 r. przeznaczymy na ten cel ponad dwukrotnie więcej funduszy europejskich niż w poprzedniej perspektywie finansowej. W latach 2007-2013 zrealizowano 21 projektów, które obejmowały budowę lub modernizację terminali intermodalnych wraz z infrastrukturą transportową. To prawie 2 mld zł, z czego dofinansowanie unijne stanowiło jedną czwartą wartości inwestycji. Ponad 21 mln zł wsparcia unijnego przeznaczono też na budowę terminala w Małaszewiczach. Oczywiście, że rozwój tej gałęzi transportu nie jest na takim poziomie, jaki byśmy oczekiwali, ale trudno mówić o braku zaangażowania inwestycyjnego.

JM

Żelazna droga rozwoju



Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik
tel./fax: +48 32 739 48 10
www.infrasilesia.pl
sekretariat.infrasilesia.pl@deutschebahn.com

- Kompleksowa i efektywna realizacja zadań inwestycyjnych, modernizacji i remontów w zakresie infrastruktury kolejowej.
- Udostępnianie zarządzanych przez Infra Silesia S.A. linii kolejowych i bocznic przewoźnikom kolejowym.

Infra SILESIA to firma z grupy kapitałowej DB. Łączny potencjał naszych firm pozwala na wykonanie nawet najtrudniejszych zadań z branży budownictwa kolejowego.

