

POPRAWA STANU INFRASTRUKTURY DO PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W NOWEJ PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2014 - 2020¹

Przemysław Brona

Specjalista inż. - techn. Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów, Instytut Kolejnictwa

Robert Kruk

Starszy specjalista inż. - techn. Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów, Instytut Kolejnictwa

Streszczenie. W artykule przedstawiono propozycje poprawy stanu infrastruktury liniowej i punktowej wykorzystywanej w kolejowych przewozach intermodalnych. W pierwszej części artykułu przedstawiono stan obecny kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, w tym rozmieszczenie terminali intermodalnych na polskiej sieci kolejowej. Opisano również zakres wsparcia finansowego dla przedsiębiorców działających w obszarze transportu intermodalnego w obecnej perspektywie finansowej (2007-2013). W drugiej części omówione zostały kierunki rozwoju transportu intermodalnego w kolejnych latach. Przedstawiono główne założenia wynikające z projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 oraz propozycje nowych inwestycji infrastrukturalnych dla tego segmentu przewozów.

Słowa kluczowe: kolej, transport intermodalny, terminale intermodalne

1. Wstęp

Od kilku lat obserwuje się trend wzrostowy w przewozach intermodalnych w transporcie kolejowym. Jeszcze dziesięć lat temu udział przewozów intermodalnych transportem kolejowym wynosił wg przewożonej masy ładunków 0,94% oraz według wykonanej pracy przewozowej 1,71%. Według danych opublikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego za 2012 rok [1] udział ten wynosił odpowiednio: 3,48% przewożonej masy ładunków i 6,21% wykonanej pracy przewozowej. W 2003 roku liczba przewożonych jednostek intermodalnych (liczona w TEU) wynosiła niecałe 234 tys. W 2012 roku pierwszy raz liczba przewiezionych jednostek intermodalnych transportem kolejowym przekroczyła 1 mln. W porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej udział przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym nadal jest nieznaczny, ale dynamika wzrostu tego typu przewozów jest w dalszym ciągu rosnąca.

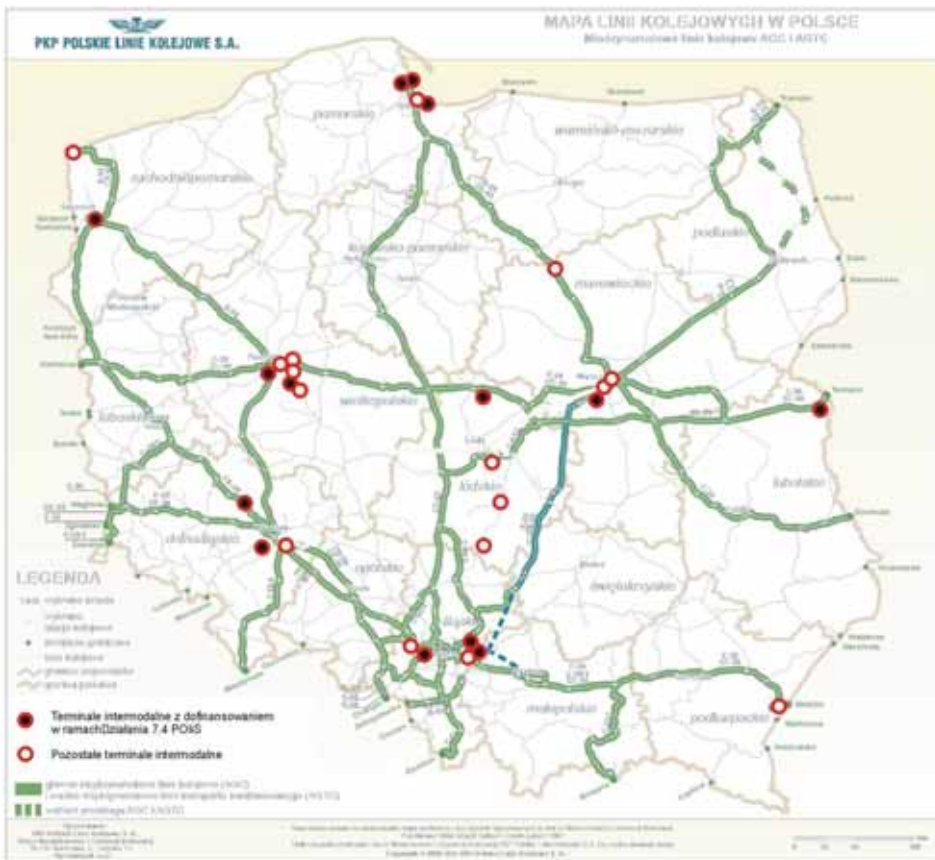
Aby transport intermodalny w kolejnych latach rozwijał się w podobnym tempie jak ostatnio, konieczne jest kontynuowanie działań rozpoczętych w obecnej

1 Wkład autorów w publikację: Brona P. 50%, Kruk R. 50%

perspektywie finansowej (lata 2007-2013) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

2. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce

Wspomniany wcześniej wzrost przewozów intermodalnych przyczynił się do wzrostu liczby terminali intermodalnych oraz do poprawy stanu infrastruktury na tych terminalach. Według stanu na rok 2013 w Polsce funkcjonuje około 30 terminali intermodalnych, na których realizowany jest przeładunek głównie kontenerów, ale również nadwozi wymiennych i całych zestawów pojazdów. Na poniższym rysunku przedstawiono rozmieszczenie terminali intermodalnych na polskiej sieci kolejowej [2].



Rys. 1. Lokalizacja terminali intermodalnych wzdłuż kolejowych ciągów transportowych

Źródło: PKP PLK S.A. [2]

Terminale intermodalne zlokalizowane są głównie w okolicach węzłów kolejowych i dużych aglomeracji. Najwięcej terminali zlokalizowanych jest w aglo-

meracjach: poznańskiej (6 terminali), górnośląskiej (5 terminali), warszawskiej (3 terminale), wrocławskiej (3 terminale), a także w portach morskich w: Trójmieście (4 terminale) oraz Szczecinie i Świnoujściu (2 terminale). Pozostałe terminale intermodalne zlokalizowane są głównie w centralnej części Polski m.in. w Mławie, Kutnie, Łodzi, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku (razem 5 terminali). Tylko 2 terminale przeładunkowe znajdują się we wschodniej części Polski – są to centra logistyczne w Małaszewiczach i Żurawicy.

3. Działania wspierające rozwój transportu intermodalnego w latach 2007-2013

W obecnej perspektywie finansowej (lata 2007-2013) rozwój transportu intermodalnego skupia się głównie wokół Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach Priorytetu VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego. Według założeń do tego działania dofinansowaniem objęto projekty polegające m.in. na:

- budowie, rozbudowie lub remoncie infrastruktury wchodzącej w skład kolejowych lub morskich terminali intermodalnych,
- zakupie lub remoncie urządzeń, instalacji, systemów i wyposażenia terminali,
- zakupie lub remoncie taboru intermodalnego obejmującego specjalistyczne wagony.

Wśród projektów, które dotychczas (wg stanu na czerwiec 2013 r.[3]) otrzymały wsparcie finansowe znalazły się:

- Budowa infrastruktury i zakup sprzętu w ramach II etapu budowy terminalu kontenerowego GCT w Gdyni (Gdynia Container Terminal S.A.),
- Modernizacja terminalu BCT w Gdyni dla zwiększenia potencjału w zakresie przeładunków intermodalnych (BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o.),
- Budowa Terminalu Etap 2: rozbudowa bocznicy, zakup sprzętu – DCT Gdańsk brama do Europy Środkowej (DCT Gdańsk S.A.),
- Budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w Porcie Szczecin – etap I (DB Port Szczecin sp. z o.o.),
- Budowa i wyposażenie kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo – Etap IA (PKP CARGO S.A.),
- Budowa terminalu intermodalnego w Kórniku koło Poznania (HHLA Intermodal Polska sp. z o.o. we współpracy z Polzug Polska sp. z o.o.),
- Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno (PCC Intermodal S.A.),
- Budowa terminalu intermodalnego w Brwinowie koło Warszawy (HHLA Intermodal Polska sp. z o.o. we współpracy z Polzug Polska sp. z o.o.),
- Budowa terminala EUROPORT w Małaszewiczach (Europort sp. z o.o.),

- Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Brzeg Dolny (PCC Intermodal S.A),
- Budowa ogólnodostępnego, intermodalnego terminala kontenerowego wraz z infrastrukturą w Kątach Wrocławskich (Schavemaker Invest sp. z o.o.),
- Budowa terminalu intermodalnego w Dąbrowie Górniczej (HHLA Intermodal Polska sp. z o.o.),
- Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie – zadanie 3 (Eutoterminal Sławków sp. z o.o.).

Terminale, które otrzymały wsparcie finansowe zamieszczono na rysunku 1.

Oprócz wyżej wymienionych w ostatnich miesiącach podpisane zostały kolejne umowy w ramach działania 7.4 Rozwój transportu intermodalnego:

- „Zakup lokomotyw manewrowych do obsługi terminali intermodalnych” oraz „Zakup nowych i używanych platform podkontenerowych (wagonów intermodalnych) do obsługi wybranych połączeń intermodalnych” (Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o.),
- „Zakup suwnic nabrzeżowych dla zwiększenia potencjału operacji intermodalnych terminalu BCT w Gdyni” (BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o.),
- „Rozwój transportu intermodalnego w Pruszczu Gdańskim poprzez zakup naczep do przeładunku pionowego” (Erontrans Sp. z o.o.),
- „Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80' do przewozu kontenerów” (PKP CARGO S.A.),
- „Zakup taboru intermodalnego dla Rail Polska Sp. z o.o.” (Rail Polska Sp. z o.o.),
- „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego w miejscowości Jasin k. Poznania” (Centrum Logistyczno - Inwestycyjne Poznań II Sp. z o.o.),
- „Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Gliwice” (PCC Intermodal S.A.).

W przypadku projektów dotyczących budowy lub rozbudowy terminali intermodalnych działania w poszczególnych projektach obejmują:

- budowę, rozbudowę lub modernizację infrastruktury kolejowej (układ torowy na terminalu oraz bocznice), drogowej (drogi dojazdowe) oraz infrastruktury na terminalu (place składowe oraz drogi manewrowe),
- wyposażenie terminali w specjalistyczne urządzenia przeładunkowe (suwnice bramowe i mobilne pojazdy tzw. reachstackery),
- budowę lub rozbudowę zaplecza socjalnego i technicznego (budynki administracyjne, warsztaty naprawcze itp.),
- wyposażenie w informatyczne systemy operacyjne do zarządzania terminalem i procesami przeładunku i magazynowania.

W przypadku projektów dotyczących zakupu taboru do realizacji przewozów intermodalnych projekty dotyczą przede wszystkim zakupu specjalistycznych wagonów platform do przewozu kontenerów, jak również lokomotyw spalinowych manewrowych do obsługi bocznic prowadzących ze stacji obsługujących do terminali intermodalnych.

4. Kierunki wsparcia dla transportu intermodalnego w perspektywie 2014-2020

Według projektu Programu POIiŚ na lata 2014 – 2020 [4] w zakresie transportu kolejowego kontynuowane będą działania zmierzające do poprawy stanu infrastruktury na odcinkach głównych międzynarodowych ciągów transportowych, jak również na wybranych liniach kolejowych stanowiących odcinki alternatywne do tych ciągów. Działania te będą obejmować głównie modernizacje i rewitalizacje (przywrócenie pierwotnych parametrów konstrukcyjnych) infrastruktury kolejowej. Inwestycje infrastrukturalne w transporcie kolejowym dotyczyć będą również odcinków linii towarowych, na których parametry techniczne (przede wszystkim prędkość) nie odpowiadają potrzebom przewoźników towarowych, szczególnie w tych segmentach przewozów, w których transport kolejowy może skutecznie konkurować z innymi gałęziami transportu (przede wszystkim z transportem drogowym). Jednym z takich segmentów jest właśnie transport intermodalny.

W odniesieniu do transportu intermodalnego przedmiotowy Program w diagnozie stanu obecnego wskazuje na niewystarczające wyposażenie terminali intermodalnych w urządzenia przeładunkowe oraz na małą liczbę oraz długość torów, które mogą obsłużyć całe składy pociągów intermodalnych (długość torów minimum 650 m). Według założeń do Programu podstawowym działaniem wspierającym rozwój transportu intermodalnego będzie modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów (usytuowanej na sieci AGTC oraz na kolejowej sieci towarowej TEN-T), realizowana w ramach działania poświęconego interwencji w sektorze kolejowym. Ponadto zakłada się wsparcie dla projektów dotyczących modernizacji i rozbudowy istniejących terminali, a także zwiększenia ich liczby, w tym terminali intermodalnych położonych w centrach logistycznych i portach morskich.

Wdrażane będą systemy telematyczne i satelitarne, dostarczające użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków.

W Programie przewidziano również wsparcie dla projektów, które zakładają pozyskanie i modernizację specjalistycznego taboru kolejowego (lokomotywy i wagony/platformy) dostosowanego do przewozów ładunków w kontenerach.

Realizacja w latach 2014-2020 powyższych założeń pozwoli na kursowanie pociągów intermodalnych z prędkością maksymalną 100-120 km/h na większości odcinków linii kolejowych wchodzących w skład głównych ciągów transportowych pomiędzy terminalami w Polsce oraz pomiędzy terminalami a głównymi przejściami granicznymi.

Przykładem modernizacji głównych ciągów transportowych jest rozpoczęta w obecnej perspektywie finansowej modernizacja ciągu E 75 „Rail Baltica”. Łączy on Finlandię oraz kraje nadbałtyckie przez terytorium Polski z Europą Zachodnią. Ciąg ten ma zasadnicze znaczenie dla integracji transportowej najdalej wysunię-

tych krajów UE z resztą Unii. Jednak żeby ciąg ten był w pełni dostosowany do realizacji przewozów intermodalnych potrzebne są terminale intermodalne zlokalizowane w pobliżu tego ciągu.

Przede wszystkim powinien być zbudowany terminal intermodalny w okolicach granicy polsko - litewskiej. Terminal ten powinien umożliwić przeładunek jednostek intermodalnych zarówno na styku dwóch systemów kolejowych 1435 / 1520 mm, jak również na styku dwóch gałęzi transportu kolej 1435 mm – transport drogowy. W pierwszym przypadku powinno to dotyczyć przeładunku jednostek ładunkowych przewożonych transportem kolejowym z i do Łotwy, Estonii oraz poprzez połączenia morskie z Finlandii. Drugi przypadek obejmowałby przewozy jednostek ładunkowych z terytorium Litwy poprzez dowóz / odwóz tych jednostek na terenie Litwy transportem drogowym.

Lokalizacja terminala intermodalnego na granicy polsko – litewskiej wpisuje się w szersze zagadnienie braku tego typu terminali na obszarze województw wschodniej Polski (województwa podlaskie, część wschodnia województwa mazowieckiego, lubelskie i podkarpackie). Na obszarze tym obecnie zlokalizowane są tylko 2 terminale w pobliżu przejść granicznych w Terespolu i Medyce. Proponuje się następujące lokalizacje terminali intermodalnych na tym obszarze:

- okolice Białegostoku – wzdłuż ciągu E 75,
- okolice Puław i Lublina – wzdłuż linii nr 7,
- w pobliżu granicy polsko – ukraińskiej w okolicach Chełma – linia nr 7 i nr 63 (linia szerokotorowa 1520 mm),
- okolice Mielca, Rzeszowa i Stalowej Woli.

Ewentualna budowa terminali w tych lokalizacjach umożliwi, poprzez rozwój przemysłu, lepszy rozwój gospodarczy tych obszarów Polski.

Szczególnie istotna może być budowa terminala na granicy polsko-ukraińskiej. Terminal ten umożliwiłby rozwój ciągu transportowego łączącego obszar Morza Bałtyckiego z państwami obszaru Morza Czarnego.

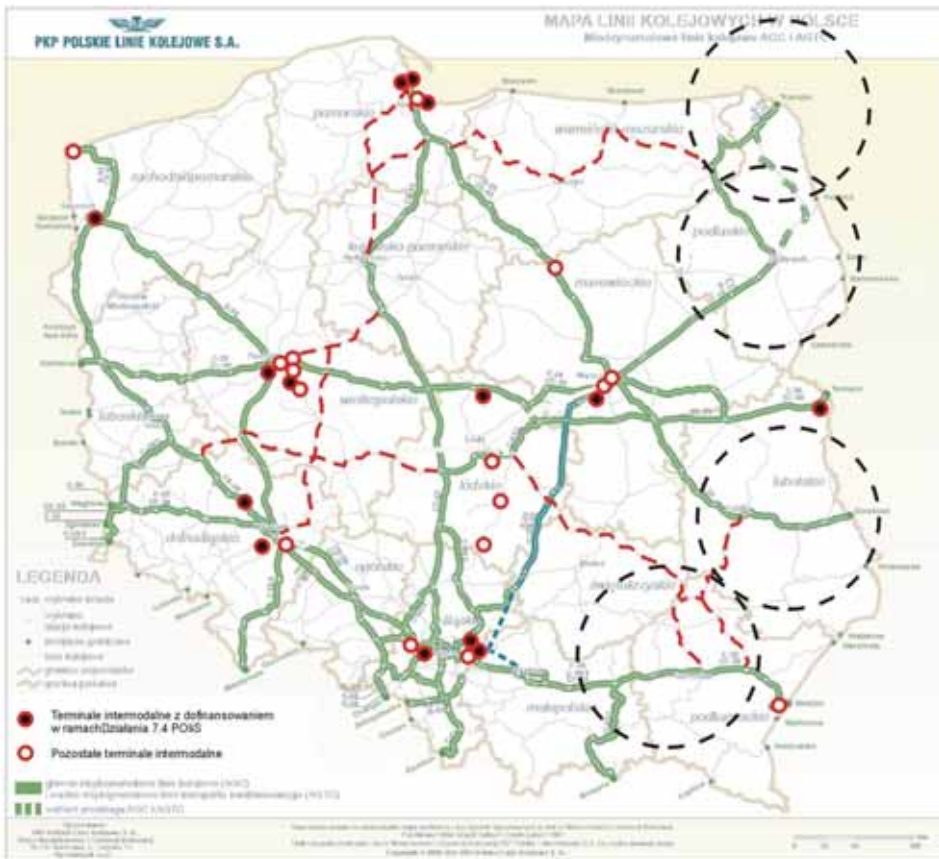
Oprócz budowy nowych terminali intermodalnych (zwłaszcza na obszarze Polski wschodniej) istotna jest modernizacja istniejących terminali. W tym przypadku zasadniczym zagadnieniem jest zwiększenie długości torów przeładunkowych umożliwiających obsługę na terminalach całych składów pociągowych. Jednak może okazać się, że postulat zwiększenia długości torów przeładunkowych może spowodować konieczność budowy nowych terminali w nowych lokalizacjach. Przykładem może być obecnie funkcjonujący terminal w Pruszkowie, którego operator (Polzug Intermodal sp. z o.o.) z uwagi na ograniczoną dostępność terenu w obecnej lokalizacji planuje wybudowanie nowego terminalu w Brwinowie. Nowy terminal, który zastąpi obecnie funkcjonujący obiekt, będzie posiadał odpowiednią długość torów przeładunkowych (minimum 650 m).

Innym istotnym zagadnieniem jest rewitalizacja odcinków linii kolejowych stanowiących ciągi alternatywne lub dowozowo-odwozowe pomiędzy terminalami a głównymi ciągami transportowymi. Do takich odcinków można zaliczyć:

- Malbork – Elbląg – Olsztyn – Korsze – Ełk, jako ciąg stanowiący połączenie pomiędzy E 65 i E 75,

- Lublin – Stalowa Wola Rozwadów – Tarnobrzeg – Rzeszów, (linie nr 68 i 74) stanowiące połączenie ciągu E 65 i E 30 przez wschodnią Polskę w kierunku Ukrainy,
- Grabówek – Tomaszów Maz. – Skarżysko Kamienna – Stalowa Wola – Przeworsk (odcinki linii nr 25 i 71) łączący ciągi C-E 65 i E 30,
- Głogów – Krotoszyn – Ostrów Wlkp. – Sieradz – Łódź, odcinki linii nr 14 – jako alternatywny ciąg dla C-E 20.

Wymienione powyżej odcinki linii kolejowych są jedynie przykładami, ale ważnymi z punktu widzenia uzupełnienia sieci ciągów dla połączeń intermodalnych.



Rys. 2. Propozycje tras alternatywnych oraz lokalizacji nowych terminali na obszarze wschodniej Polski

5. Podsumowanie

Rozwój kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w ciągu ostatnich lat wynikał przede wszystkim ze zwiększonego wolumenu przeładunków jednostek intermodalnych w polskich portach morskich (przede wszystkim w Gdańsku i Gdyni). Kolejowy transport intermodalny w tym przypadku pełni funkcję dowo-

zową – odwozową dla morskich przewozów intermodalnych ładunków nadawanych przede wszystkim w Azji Południowo Wschodniej.

Modernizacja lub rewitalizacja liniowej infrastruktury kolejowej spowoduje zwiększenie dostępności transportu kolejowego do polskich portów morskich, a tym samym wzrost udziału tego rodzaju transportu w ich obsłudze. Również modernizacje istniejących lub budowa nowych terminali intermodalnych w Polsce może również przyczynić się do zwiększenia udziału przewozów intermodalnych w przewozie ładunków transportem kolejowym pomiędzy terminalami w portach morskich a terminalami zlokalizowanymi na terenie całego kraju.

Dalszy rozwój transportu intermodalnego w Polsce powinien być również związany ze zwiększeniem udziału tego rodzaju transportu w przewozie ładunków nadawanych i odbieranych w pozostałych krajach europejskich. Ten segment przewozów kolejowych szczególnie silnie konkuruje z przewozem ładunków transportem drogowym. Wzrost konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego w eksporcie, imporcie oraz tranzyście do i z krajów europejskich wymaga podniesienia parametrów liniowej infrastruktury kolejowej w Polsce, przede wszystkim prędkości maksymalnych do 100-120 km/h dla pociągów towarowych. Dopiero taka prędkość maksymalna pociągów umożliwi osiągnięcie konkurencyjnej prędkości handlowej pomiędzy nadawcą i odbiorcą w całym łańcuchu transportowym (z uwzględnieniem czasu przeładunku na terminalach oraz dowozu i odwozu transportem drogowym) na poziomie 50-60 km/h. W transporcie drogowym prędkość handlowa w przewozie pomiędzy nadawcą a odbiorcą kształtuje się na poziomie 40-60 km/h, przy założeniu prędkości maksymalnej dla pojazdów ciężarowych do 90 km/h. W przypadku przewozów intermodalnych transportem kolejowym według danych UTK za 2012 rok [1] prędkość handlowa pociągów intermodalnych kursujących pomiędzy terminalami w Polsce wynosi obecnie nieco ponad 30 km/h. Prędkość handlowa w całym łańcuchu transportowym, z uwzględnieniem czasów przeładunków na terminalach, jest jeszcze niższa.

W kolejnych latach (2014-2020) zakłada się kontynuację działań rozpoczętych w obecnej perspektywie finansowej (2007-2013) wspierających rozwój transportu intermodalnego. Działania te będą polegały głównie na poprawie stanu technicznego infrastruktury liniowej (odcinki linii kolejowych) i punktowej (terminale intermodalne) oraz budowie nowych terminali intermodalnych szczególnie w lokalizacjach, gdzie obecnie brak jest tego typu obiektów. Zakłada się również wsparcie dla projektów dotyczących zakupu specjalistycznego sprzętu przeładunkowego stanowiącego wyposażenie terminali oraz taboru dedykowanego do wykonywania przewozów intermodalnych.

Bibliografia

- [1] „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku”. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2013.
- [2] Dostęp terminali intermodalnych do sieci kolejowej. Konferencja Naukowo-Techniczna SITK Radom „Infraszyn 2013”. Zakopane, kwiecień 2013.
- [3] <http://www.cupt.gov.pl/>. Centrum Unijnych Projektów Transportowych.
- [4] Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Projekt. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 16 października 2013 r.
- [5] Strony internetowe operatorów terminali intermodalnych.