

EKOLOGIA W TRANSPORCIE

## 47 elektrycznych autobusów dla Zielonej Góry

To rekordowa liczba na polskim i europejskim rynku autobusowym.

STRONA 6



TRANSPORT MORSKI

## LNG – przyszłościowy biznes w portach i stocznjach

Czy z niego skorzystamy?

STRONA 8



WYWIAD

## Ukraina i Gruzja także powinny być w koncepcji Trójmorza

Gospodarcze znaczenie tej inicjatywy powinno być bardzo istotne.

STRONA 10



# PGT

Polska Gazeta Transportowa

*24 lata na rynku!*

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



### BAROMETR RYNKOWY



#### Nadal wysoko

Barometr transportowy pokazał tym razem spadek o 4%. Oznacza to, że stosunek udziału ofert frachtowych do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych w pojazdach wynosi 65:35. W eksporcie podobna liczba spadków i wzrostów. Na plusie są: Ukraina (+12%), Belgia (+2%), Czechy i Francja (+1%). Na minusie są natomiast: Litwa (-16%), Holandia (-5%), Niemcy (-3%) oraz Rosja (-1%).

więcej str. 4

### LICZBA TYGODNIA

## 80,5 mln euro



Kwotę tej wysokości pozyskała Polska z Unii Europejskiej, w ramach konkursu CEF, na modernizację linii kolejowej E59 Wronki-Słonice prowadzoną przez PKP PLK oraz budowę Nabrzeża Północnego w Porcie w Gdańsku – poinformowało Ministerstwo Rozwoju. PLK otrzymała 60,55 mln euro, a Zarząd Morskiego Portu Gdańsk 20 mln euro. Według MR w konkursie złożono 68 propozycji projektów z 22 krajów członkowskich. Wnioskowana kwota dofinansowania wyniosła 2,21 mld euro. Do wsparcia wybrano 39 projektów z całej UE, którym przyznano łączną kwotę dotacji z CEF w wysokości ok. 1 mld euro.

## 50 tys. TEU na pokładzie

Czeka nas rewolucja w transporcie morskim



Grafika: Rolls-Royce

MAREK GRZYBOWSKI

**Bezałogowe kontenerowce o pojemności 50 tys. TEU, przypominające gigantyczne drony, będą przemierzać oceany za 50 lat – przewidują eksperci firmy doradczej McKinsey.**

Według prognoz, przewozy kontenerów podwoją się, a mogą być nawet 5-krotnie większe niż aktualnie. Przypomnijmy, że obecnie transportem morskim przewozi się rocznie 175 mln TEU kontenerów. Najwięcej między portami Pacyfiku (22 mln TEU), podobnie między Europą i Azją, a jedynie 7 mln TEU między portami atlantyckimi.

**Efekt skali.** W czasach, gdy konteneryzacja się rozprzyszczyła, przewozy na wymienionych rynkach niewiele się różniły. W połowie lat 90. te wielkości kształtowały się odpowiednio: 8 mln, 4 mln oraz 3 mln TEU, a 10 lat temu osiągnęły: 19 mln, 18 mln i 6 mln TEU – obliczyli eksperci UNCTAD.

To efekt korzyści skali wynikający z ciągle zwiększanej pojemności statków

przewożących kontenery. Gdy w 1956 r. wyruszył pierwszy statek przystosowany do przewozu kontenerów Ideal X, zabierał na pokład jedynie 58 pojemników, które ładowane były przy pomocy standardowych żurawi portowych. 10 lat później armator Associated Steamship wprowadził do linii jednostki przewożące 1 tys. kontenerów. Dopiero w 1981 r. Hapag Lloyd dodał jednostki 3 razy większe (3 050 TEU). Na statki przewożące około 10 tys. TEU trzeba było czekać do 2005 r. Z kolei w bieżącym roku w Gdańsku zacumował statek zdolny do przewiezienia ponad 21 tys. TEU.

**Za 50 lat proporcje między rynkami mogą się zmienić** – uważają analitycy McKinsey. Automatyzacja i robotyzacja sprawią, że produkcja będzie odbywać się bliżej rynków zbytu, a to spowoduje, iż zwiększą się przewozy na krótkich dystansach. I tak wzrosnąć ma wielokrotnie transport kontenerów w rejonie Dalekiego Wschodu. Drugim dynamicznie rosnącym rynkiem będzie Afryka, a z nią łączyć się będą coraz silniejszymi

wieżami logistycznymi kraje Azji Południowej.

**Konsolidacja nieunikniona.** Obecnie jesteśmy świadkami intensywnej konsolidacji rynku. Jeszcze w połowie lat 90. rynek transportu liniowego był względnie rozproszony. 5 czołowych armatorów kontrolowało 27% morskich przewozów liniowych, 16% znajdowało się pod kontrolą kolejnych 5 operatorów flot kontenerowców, a pozostała część (57%) była rozproszona wśród ponad 100 armatorów. Ponad 10 lat później te proporcje kształtowały się odpowiednio: 46%, 18% oraz 36%.

W 2017 r. pięciu największych armatorów kontroluje już 64% rynku, a kolejnych 5 jedynie 18% przewozów liniowych. Z armatorów: Sea-Land, Maersk, Evergreen, COSCO, NYK, którzy stawali w połowie lat 90. pierwszą piątkę, do dziś utrzymał się jedynie duński Maersk. Dołączyły do niego: włosko-

ciąg dalszy na str. 2

### AKTUALNOŚCI

#### Będzie szybciej na Nadodrzańce

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały 29 XI w Lubuskim Urzędzie Wojewódzkim umowę, o wartości ponad 160 mln zł, na modernizację Nadodrzańki, linii łączącej Szczecin z Wrocławiem, na odcinku między Drzeńskiem a Kostrzynem. Inwestycja ta zapewni ma nawet dwukrotnie szybszy przejazd pociągów – czas podróży skróci się z obecnych ok. 50 min do ok. 25 min. *Pasażerom zapewnimy wygodniejszy dostęp do pociągów. Poprawi się także obsługa składów towarowych na Nadodrzańce, a dzięki nowym urządzeniom zwiększy się poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym* – skomentował Arnold Bresch, członek zarządu PLK. Prace obejmują wymianę około 38 km toru. Przebudowana zostanie sieć trakcyjna oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Zarządca infrastruktury wymieni także rozjazdy. Na lubuskim odcinku Nadodrzańki trwają prace na łącznicach kolejowych Jerzmanice Lubuskie-Rzepin-Drzeńsko. Przebudowywana jest także stacja w Rzepinie. Rozpoczęły się również prace na odcinku Niodoradz-Zielona Góra. Roboty zostaną zakończone w III kwartale 2018 r., a ich efektem będzie podniesienie prędkości z 40 km/godz. do 120 km/godz.

#### Węgierski przewoźnik zamyka bazę w Lublinie

W ubiegłym tygodniu linie lotnicze Wizz Air poinformowały, że nie będą już bazowały swojego samolotu w Porcie Lotniczym Lublin. Maszyna z Lublina zostanie przesuńta do bazy w Katowicach. Zamknięcie lubelskiej bazy, funkcjonującej od 2015 r., zaplanowano na czerwiec roku 2018. W związku z tą decyzją już wkrótce z rozkładu lubelskiego lotniska znikną połączenia do Liverpoolu, Doncaster/Sheffield i Tel Awiwu. Będą natomiast wciąż kontynuowane operacje na pięciu destynacjach – do Eindhoven, Londynu Luton, Kijowa, Oslo Torp i Sztokholmu Skavsta. Przedstawiciele portu prowadzą rozmowy na temat przejęcia skasowanych tras przez inne, obecne już w Lublinie linie. Władze lotniska szacują, że liczba pasażerów w 2017 r. może wynieść nawet 430 tys.

MM



## 5 KRAJÓW I TYLKO JEDNO URZĄDZENIE UTA MULTIBOX®

### OPŁATY DROGOWE

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

### ATRAKCYJNE RABATY



www.uta.pl

# Ukraina i Gruzja także powinny być w koncepcji Trójmorza

Z prof. ALEKSANDREM SŁADKOWSKIM, kierownikiem Katedry Logistyki i Technologii Lotniczych Politechniki Śląskiej, rozmawia Janusz Mincewicz

Czy Europa, zgodnie z złozeniami IV Pakietu Kolejowego, powinna postawić na kolejowy transport cargo?

Tak. Jeżeli weźmiemy za przykład najmocniejszy pod względem gospodarczym kraj europejski – Niemcy, to stosunek obrotu towarowego przewiezionego transportem drogowym do transportu kolejowego jest 2,8 razy większy na korzyść tego pierwszego. Dla Szwecji liczba ta jest jeszcze niższa – 2,02. W Polsce ten stosunek jest dużo większy i wynosi 5,15. Natomiast dla Bułgarii, podobnie jak dla Chorwacji i Słowenii ten stosunek na niekorzyść transportu kolejowego wynosi aż 8,85. Z tych liczb wynika, że mamy do czynienia z faktem, że transport kolejowy jest słabo rozwinięty i nie wykonuje swych funkcji lub wykonuje je w stopniu niewystarczającym. Nie realizuje się też hasła „tiry na tory”, które znajdowało się na sztandarach każdego nurtu politycznego w Polsce.

Nie najlepsza jest też kondycja transportu śródlądowego...

To jest smutna sytuacja transportu rzeczowego, pomimo faktu, że Polska ma drogi śródlądowe w kierunku północ-południe. Jeżeli porównamy się z Niemcami, gdzie wielkość przewozów rzeczonych w 2015 r. wyniosła 55 315 mln tkm, to Polska ze swoimi 88 mln tkm jest europejskim outsiderem. I to pomimo faktu, że w Polsce jest Wisła i Odra. Z powodu złej kondycji transportu rzeczowego bardziej jest obciążony transport drogowy.

Jakie są perspektywy przed Nowym Jedwabnym Szlakiem?

Jest oczywiste, że obecnie główna produkcja przemysłowa koncentruje się w regionach Azji Południowo-Wschodniej i Chin. Ten stan rzeczy nie ulegnie zmianie w następnej dekadzie, co oznacza, że zachowa się tendencja dostawy towarów do Europy z tego regionu. Obecnie większość tych towarów jest

dostarczanych drogą morską. Przy tym większość kontenerów jest rozładowywana w portach północnego wybrzeża Europy. Na liście 100 największych portów świata pod względem liczby przeladunków za rok 2015 Rotterdam zajmuje 11 miejsce, Antwerpia 14, a Hamburg 18. Jednocześnie na tej liście nie znajduje się żaden port z krajów koncepcji tzw. Trójmorza. I to pomimo faktu, że dostawa towarów do Europy Środkowej przez porty Półwyspu Bałkańskiego, takich jak Koper, Rijeka, Burgas, Warna, Konstanca i inne, mogłaby być krótsza, a co najważniejsze, tańsza.

Dlaczego więc ta trasa nie działa zadowalająco dobrze?

Odpowiedź jest prosta – infrastruktura tych portów nie jest dostatecznie rozwinięta w porównaniu z liderami, a także połączenia transportowe z krajami Europy Środkowej, gdzie można by dalej dostarczyć ładunki, nie są optymalne.

Wspomniał Pan o koncepcji Trójmorza, jakie będzie ona miała znaczenie dla rozwoju transportu i logistyki?

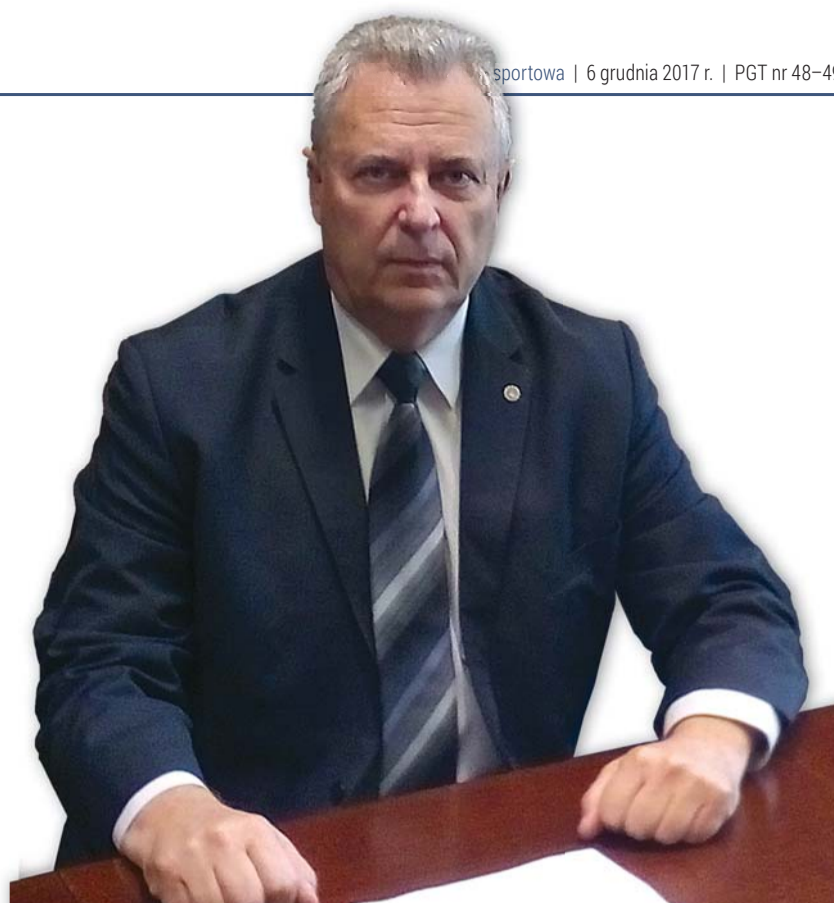
Koncepcja Trójmorza, zainicjowana przez Polskę i Chorwację, znalazła poparcie 12 krajów europejskich będących członkami UE. Jednocześnie wszystkie z nich, z wyjątkiem Austrii, są „nowymi” członkami UE, którzy dołączyli w 2004 r. i później. Nie jest więc zaskakujące, że wielu komentatorów postrzega tę inicjatywę w pierwszej kolejności jako alternatywę dla „starej” Europy i zjednoczenia politycznego. Na skutek takiego podejścia są oczywiste obawy, że inicjatywa ta może wyrządzić więcej szkód dla krajów uczestniczących w koncepcji niż korzyści. Obecnie jest ona rozważana głównie w planie gospodarczym, a jej przydatność nie ulega dyskusji. Jednak jeśli jej akcenty zostaną przeniesione na płaszczyznę polityczną, sukces tej inicjatywy będzie wątpliwy. Oczywiście gospodarcze znaczenie tej inicjatywy powinno być bardzo istotne,

przede wszystkim, skierowane na rozwój systemów transportu i logistyki w regionie. I tu trzeba podchodzić w sposób złożony, a nie tylko naciskać na pomysł stworzenia autostrady Via Carpatia, zwłaszcza, że ta autostrada lub droga szybkiego ruchu pociąga za sobą rozwój transportu drogowego. W tym samym czasie transport kolejowy, a tym bardziej transport śródlądowy, pozostawał daleko w tyle. Oprócz rozwoju środków transportu i infrastruktury transportowej należy zwrócić szczególną uwagę na interakcje między organizacjami transportowymi i logistycznymi krajów uczestniczących w tej koncepcji.

Co ma Pan na myśli?

Pasażerski transport kolejowy. Posłużę się własnym przykładem, który mnie dotknął. Niedawno prowadziłem serię wykładów dla studentów Wydziału Transportu Morskiego uniwersytetu w Rijecie. Aby dostać się z Katowic do Rijeki pociągiem musiałbym mieć 4 przeładki. Ale jakby tego było mało taryfę za przejazd transportem kolejowym można było uzyskać jedynie do Wiednia. Jednocześnie czas trwania podróży wynosiłby 27 godzin. Oczywiście takie połączenie transportowe było nieakceptowalne, dlatego wybrałem samochód osobowy. Jeżeli tak wygląda współpraca regionalnych kolei przy połączeniach pasażerskich, to co można powiedzieć o ruchu towarowym, gdzie jest znacznie więcej problemów? Dlatego dodatkowym obszarem współpracy powinno być rozszerzenie grupy krajów uczestniczących w tej koncepcji. Od początku droga Via Carpatia miała być częścią korytarza transportowego TRACECA. Obecnie na tym korytarzu funkcjonują porty Morza Czarnego: Odessa, Iliczewsk, Poti i inne, które należą do Ukrainy i Gruzji. Ale z jakiegoś powodu kraje te nie są uwzględnione w koncepcji Trójmorza, pomimo faktu podpisania już umów o ich stowarzyszeniu z Unią Europejską.

Wykłada Pan na uczelniach zagranicznych m.in. Rosji, Francji, Kazachstanu, Chorwacji



## NASZ ROZMÓWCA

- Urodził się 23 XI 1956 r. w Dniepropietrowsku (obecnie Dnipro, Ukraina).
- Absolwent Dniepropietrowskiego Uniwersytetu Państwowego, gdzie również ukończył studia podyplomowe i obronił doktorat z nauk fizyczno-matematycznych; habilitację z nauk technicznych obronił w Narodowym Uniwersytecie Górniczym.
- W latach 1978–2000 pracował w Dniepropietrowskim Uniwersytecie Państwowym oraz Narodowej Akademii Metalurgicznej Ukrainy na stanowiskach od inżyniera do profesora.
- Od 2000 r. pracuje na Politechnice Śląskiej, obecnie na stanowisku kierownika Katedry Logistyki i Transportu Lotniczego, profesora zwyczajnego.
- Ma tytuły doktora i profesora honoris causa uczelni zagranicznych.
- Żonaty, ma syna i dwóch wnuków.
- Hobby: muzyka, podróże.

i innych krajów. Jak z tamtej perspektywy wygląda polska kolej?

Wszystko zależy od tego, co i w jaki sposób oceniać. Np. jednym ze wskaźników jest średni wiek taboru. Wiek dla polskiego transportu pasażerskiego jest równy 26 lat. Oczywiście to jest lepiej niż u naszych wschodnich sąsiadów, np. na Ukrainie. Tylko trzeba do każdego pytania podchodzić analitycznie, bo są różne źródła informacji, które podają różne dane. Dyrektor przewozów pasażerskich i serwisu Kolei Ukrainy „Ukrzaliznyca” podaje średni wiek pasażerskich wagonów na Ukrainie 29,3 lat. W tym samym czasie minister infrastruktury Ukrainy informuje, że około 80% składu taboru na Ukrainie podlega wymianie, bo średni wiek lokomotyw oraz połowy pasażerskich wagonów jest powyżej 40 lat! W takim wypadku, która informacja jest bardziej wiarygodna? Na tym tle sytuacja w Polsce nie wygląda tragicznie, bo np. średni wiek brytyjskiego taboru jest równy 21 lat.

Jak na poprawę kolei wpłynęło przystąpienie do Unii Europejskiej?

W pierwszych latach po przystąpieniu do UE inwestycje taborowe w pol-

skie koleje były zaniedbane. Większość inwestycji była skierowana na transport drogowy. W ostatnich latach sytuacja zmienia się na lepsze, z korzyścią dla kolei. To samo dotyczy inwestycji w infrastrukturę kolejową. Mamy postęp, ale niewystarczający. Oczywiście są tutaj niedopracowania na poziomie krajowym, jak i na regionalnym. Np. modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków-Katowice potrwa w najlepszym przypadku do lata 2020, i to jeżeli nie będzie różnego rodzaju opóźnień. Ze względu na to, że ten odcinek ma długość 77 km i będzie przeznaczony do ruchu z prędkościami nie więcej niż 160 km/godz. trudno przyznać, że tempo modernizacji odpowiada współczesnym wymogom. Jak to możemy porównać z Chinami, gdzie zaplanowano, że w ciągu 5 lat sumaryczna długość linii szybkich kolei zwiększy się o kolejne 10 tys. km, biorąc pod uwagę, że szybkimi kolejami Chińczycy uważają tylko linie z prędkością 200-400 km/godz. Przy tym nie uwzględniają linii z mniejszymi prędkościami, które są również rozbudowywane.

prof. JANUSZ NEIDER,  
Uniwersytet Gdański



Czy, tak jak zapowiada rząd, powinien zostać wybudowany Gdański Port Centralny?

Tak, bo jeżeli Port Gdański, chce się rozwijać, praktycznie nie ma wyjścia. Obecnie w Porcie Północnym nie ma już wolnego terenu przylegającego do Zatoki Gdańskiej, a więc akwenu głębokowodnego, umożliwiającego obsługę statków o zanurzeniu do 15 m. Natomiast stary port wewnętrzny, położony wzdłuż Martwej Wisły, nie stwarza większych możliwości ze względu na swoje parametry techniczno-eksploatacyjne.

Pamiętajmy, że porty morskie są i będą pod wielką presją armatorów, szczególnie kontenerowych. Każda decyzja o likwidacji połączenia lub zmianie portu obsługi statków liniowych może oznaczać dla portu być albo nie być. Jedynym wyjściem jest zatem ucieczka do przodu, czyli realizowanie inwestycji umożliwiających wychodzenie naprzeciw spodziewanym potrzebom i żądaniom przewoźników.

Pomysł budowy portu na wodzie jest śmiały, termin realizacji odległy (10-12 lat), koszty w tej chwili trudne do obliczenia, zakres problemów do pokonania, wiążących się z obszarem Natura 2000, jeszcze dokładnie nieznanymi, poszukiwanie środków finansowych i potencjalnych inwestorów dopiero się rozpoczęło. Ale inwestycja jest potrzebna, pomimo spodziewanych problemów przy jej realizacji.

red. MACIEJ BORKOWSKI,  
dwutygodnik  
„Namiary na Morze i Handel”



Na takie pytanie można by odpowiedzieć dopiero po sporządzeniu dokładnych prognoz, dotyczących zmian na rynkach towarowych, w perspektywie kilkudziesięciu lat, gdyż tak należałoby planować inwestycje portowe. A w poszczególnych grupach ładunków, będących przedmiotem handlu morskiego, mogą nastąpić zmiany zarówno in plus, jak i minus (np. w portowych przeladunkach towarów masowych od kilku już lat trwa stagnacja). Takich rzetelnych prognoz nie ma w dokumencie „Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”.

Poza tym, mało się mówi o finansowej stronie przedsięwzięcia. Tymczasem projekty wyjścia na zewnątrz, poza obecne akwatorka – i to wielomiliardowej wartości – zgłosiły również porty w Gdyni i Świnoujściu, a w każdym z nich przewidziana jest budowa terminalu kontenerowego. Czyli zamierzają one konkurować o tę samą pulę ładunków. A polityka transportowa rządu bardziej skupia się na inwestycyjnych „fajerwerkach”, właśnie typu „Port Centralny”, niż na koordynacji działań, które by w miarę szybko i skutecznie usprawniły system transportowy kraju.

DARIUSZ SŁABOSZEWSKI,  
prezes Zarządu Morskich Portów  
Szczecin-Świnoujście



Polska leży niemal w samym centrum Europy. To geograficzne położenie jest wielkim atutem kraju, bowiem zbiegają się u nas szlaki komunikacyjne. To niejako wymusza także podejmowanie działań ukierunkowanych na powstawanie punktów węzłowych poprawiających rozwiązania transportowe i logistyczne.

Polska gospodarka rozwija się obecnie bardzo dynamicznie. Chcąc utrzymać to tempo wzrostu, jak również wybiegając w przyszłość, naturalnym jest podejmowanie przez Rząd RP inicjatyw dzięki, którym nasz kraj ma szansę stać się liderem logistycznego łańcucha dostaw w globalnym ujęciu. Właśnie w takich kategoriach postrzegam projekt powstania Portu Centralnego w Gdańsku. Jestem przekonany, że przyniesie on korzyści wszystkim krajowym portom.

Dziś kluczowe znaczenie mają także projekty inwestycyjne dotyczące poprawy dostępności do portów od strony przedpola i zaplecza. W krajowych portach rośnie wielkość obsługiwanej masy towarowej. Biorąc to pod uwagę, zasadne jest powstawanie kolejnych punktów obsługi ładunków wraz z wydajną infrastrukturą.

dr MICHAŁ BEIM,  
Instytut Sobieskiego



Porty trójmiejskie przeżywają obecnie okres intensywnego rozwoju. Dlatego wzrost ich możliwości przeladunkowych jest potrzebny.

Co więcej, na całym świecie następuje konteneryzacja, która nadaje nowy kształt funkcjonowaniu portów.

Obecnie porty często są w stanie dokonywać większych przeladunków na mniejszym obszarze, czego przykładem jest Hamburg, którego wolumen przeladunków rośnie, a jednocześnie fragmenty portu poddawane są zagospodarowaniu pod dzienne mieszkalniowo-biurowe (Hafen City).

Na pytanie, czy Gdański Port Centralny powinien powstać w kształcie proponowanym przez rząd, czy też należy szukać rezerwy możliwości przeladunkowych w istniejących portach, musi na to odpowiedzieć studium wykonalności planowanej inwestycji.