

40 mln t portu Gdańsk

Rekordowy wynik przeładunków za 2017 r.



WYDARZENIA / OPINIE

STRONA 2

Trudny rok w transporcie

Nowe przepisy unijne, braki kierowców, zadłużenie... a są jakieś plusy?



TRANSPORT DROGOWY

STRONA 4

Położenie to nasz niewątpliwym atut

Dostępność infrastruktury drogowej ma olbrzymie znaczenie.



WYWIAD

STRONA 10



PGT

Polska Gazeta Transportowa

25 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Wyjątkowy czas

W pierwszym tygodniu nowego roku barometr transportowy wskazał, w porównaniu do ostatnio publikowanych danych z połowy grudnia 2017 r., wzrost udziałów ofert frachtów o 5%. Stosunek ofert ładunków do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych wynosi zatem 72:28. Eksport ze spadkami: Rosja (-57%), Niemcy (-45%), Francja (-43%), Czechy (-35%), Litwa (-33%), Ukraina (-29%), Holandia (-28%), Belgia (-25%). Import to z wyjątkiem Litwy (-7%) same wzrosty: Holandia (+37%), Belgia (+34%), Niemcy (+31%), Francja (+23%), Ukraina (+16%), Rosja (+9%), Czechy (+8%).

więcej str. 4

LICZBA TYGODNIA

40,026 mln



Tyłu pasażerów, a prawdopodobnie jeszcze więcej, obsłużyły w 2017 r. porty lotnicze w Polsce według niepełnych jeszcze wyliczeń portalu Fly4free - udało się zebrać rezultaty od 13 spośród 15 lotnisk. W porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza to, że polskie porty przyjęły o ponad 6 mln pasażerów więcej, a wzrost w skali roku wyniósł ok. 17,7%. Najlepiej wypadły porty lotnicze w Warszawie (15,752 mln pasażerów), Krakowie (5,835 mln), Gdańsku (4,6 mln) i Katowicach (3,893 mln).

Zamieszanie na drogach

Otwieramy, przejmujemy, planujemy



Fot.: Cezary Banasiak

CEZARY BANASIAK

Końcówka ubiegłego roku, a także początek bieżącego, przyniosły kilka zaskakujących „nowości” w temacie infrastruktury drogowej w naszym kraju. Było kilka cudów, było ogłoszenie planu, było kilka zaskoczeń. Ale po kolei.

Najpierw skupmy się na niezwykleym grudniu, który to obfitował w „cudowne” wydarzenia. Otóż otwartych zostało tuż przed końcem roku kilka ważnych odcinków ekspresówek, w tym takie, które się opóźniały i choćby miesiąc wcześniej wcale nie wydawały się możliwe do zrealizowania w 2017 r. A jednak.

Z dobrą nowiną. Wszyscy kibicowaliśmy obwodnicy Marek, która była od lat ważnym, ale mocno zaniedbanym (z różnych powodów) elementem ekspresówki S8, mającym wreszcie odetkać wschodni wyjazd z Warszawy. Horror, który miał miejsce co piątek, i to wcale nie tylko 13-tego, przyprowadził wszystkich jadących w stronę Białegostoku o stany lękowe. To była przez lata najbardziej obciążona trasa nie tylko w sto-

licy, ale całej Polsce. Jednak podjęto wreszcie działania i w 2012 r. mówiło się, że obwodnica będzie gotowa do 2015 r., a potem że do końca 2016 r. Rozpisany przetarg ustalił jednak daty na wiosnę 2017 r. ale, no cóż, z różnych (jak zwykle) powodów nie udało się, trzeba było termin otwarcia przesunąć o kilka miesięcy. W lecie jednak znów popchnięto to na październik i... znów nie wyszło. Dość powiedzieć, że niedługo przed końcem roku GDDKiA dementowała jakoby coś było konkretnie wiadomo: *Trwają prace odbiorowe. Za wcześniej jest mówić o terminach.* Aż tu nagle, niespodziewanie, jeszcze przed północą 23 XII (po cichu?) nagle trasa została otwarta. To nic, że dwa węzły nie są gotowe, a całkowity koniec prac przewidziano na kolejny rok. Ważne, że da się jechać.

Podobnych, świątecznych cudów było więcej. Także od 22 XII kierowcy mogli pojechać niemal całą obwodnicą Ostródy w ciągu drogi S7, ale podobnie jak przy obwodnicy Marek ostatecznych prac wcale nie ukończono. Te będą kontynuowane przynajmniej do wiosny. Na

Dolnym Śląsku ukończono 33 km odcinek (otwarto go także 22 XII), liczącej w sumie 50 km ekspresówki S5 - do użytku zostały oddane odcinki Krośnice-Trzebnica i Trzebnica-Widawa. A na przedostatni dzień roku przyszykowano niespodziankę na Podlasiu - udostępniono blisko 15 km fragment trasy S8 Mężenin-Jeżewo i dzięki temu kierowcy mogli wreszcie pojechać pełnym niemal 80-kilometrowym odcinkiem S8-ki w województwie.

Plany na 2018 r. Koniec roku to także tradycyjny czas na podsumowania, a także przedstawienie planów na lata przyszłe. GDDKiA do roku 2025 zakłada wybudowanie 3 tys. 267,7 km dróg krajowych, na łączną kwotę 135 mld zł. Wśród założonego planu 252,2 km to mają być autostrady, 2641 km ekspresówki, a pozostałe niemal 370 km to obwodnice. W samym zeszłym roku otwarto 341 km dróg, a w roku bieżącym plany obejmują ok. 468 km nowych tras.

ciąg dalszy na str. 4

AKTUALNOŚCI

Nowy stary minister

Podczas dokonanej przez premiera Mateusza Morawieckiego ubiegłotygodniowej rekonstrukcji rządu dotychczasowy minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk został z tej funkcji odwołany, by chwilę później objąć tekę... ministra infrastruktury. Oznacza to, że zabrano mu spod nadzoru dział budownictwa i prawdopodobnie program Mieszkanie plus. Opóźnienia w jego realizacji już w ubiegłym roku stały za spekulacjami o odwołaniu Adamczyka z funkcji ministra infrastruktury i budownictwa. *Wciąż jestem odpowiedzialny za sprawne przeprowadzenie ważnych dla Polski inwestycji kolejowych i drogowych* - powiedział Adamczyk na pierwszej konferencji prasowej zorganizowanej na Dworcu Centralnym w związku z podpisaniem umowy na projekt przebudowy linii średnicowej.

Umowa na projekt modernizacji linii średnicowej

10 I PKP Polskie Linie Kolejowe SA podpisały umowę za 27,6 mln zł na wykonanie dokumentacji projektu modernizacji warszawskiej linii średnicowej. W ramach inwestycji zostaną wybudowane nowoczesne przystanki Warszawa Ochota, Warszawa Śródmieście i Warszawa Powiśle. Zmodernizowana zostanie też stacja Warszawa Wschodnia, tory dalekobieżne i podmiejskie oraz most nad Wisłą i obiekty na linii od Warszawy Zachodniej do Warszawy Wschodniej. W ciągu 26 miesięcy od podpisania umowy powstanie kompletna dokumentacja wraz z decyzjami środowiskowymi oraz analizami potrzebnymi do ogłoszenia przetargu na roboty budowlane i projekt wykonawczy. Po 6 miesiącach od podpisania umowy PLK otrzyma propozycje dotyczące m. in. przebudowy wspomnianych przystanków oraz stacji Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia. Do realizacji zostanie wybrany jeden wariant. Rozpoczęcie przebudowy realizowanej z wykorzystaniem środków unijnych planowane jest w 2020 r.

MM



9 771230 759808

UTA One®

Najprostsze rozwiązanie opłat drogowych
Jedno urządzenie - cała Europa

Już na starcie:

- Austria • Włochy • Belgia • Hiszpania • Francja • Portugalia
- Polska (A4 Kraków - Katowice)

A wkrótce:

- Niemcy (Toll Collect) • Węgry • Słowenia i inne kraje



ZGŁOŚ SIĘ JUŻ DZIŚ PO UTA One®!

NOWOŚĆ!
I kwartał 2018



www.uta.pl

Położenie to nasz niewątpliwy atut

Z JANUSZEM MICHAŁKIEM, prezesem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, rozmawia Janusz Mincewicz

Niedawno, po Piotrze Wojaczku, który przez kilka lat kierował Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną, objął Pan stanowisko prezesa. Jakie główne cele i wyzwania postawił Pan przed sobą?

Objęcie funkcji nie będzie oznaczało rewolucji. To nie leży w mojej naturze, tym bardziej, że objąłem spółkę o ugruntowanej pozycji oraz zaufaniu. O marce KSSE świadczą przede wszystkim nasi inwestorzy, dla których jesteśmy silną siłą ich inwestycji.

Z drugiej strony jestem świadomy, że wchodzimy w okres zmian, które naturalnie „wymuszają” zmierzanie się z nowymi wyzwaniami. Jednym z nich będzie sprośanie zadaniom jakie postawi przed wszystkimi strefami ekonomicznymi w Polsce koncepcja ówczesnego wicepremiera Mateusza Morawieckiego. Polska Strefa Inwestycji, bo to mam na myśli, postawi spółkom zarządzającym nowe zadania. Odejście od myślenia terytorialnego, traktowania instrumentu wsparcia ograniczonego wyłącznie do ściśle określonych granic strefy, spowoduje, że każda ze specjalnych stref ekonomicznych, będzie musiała wyjść poza dotychczasowe ramy działania. Z tych m.in. powodów zarząd KSSE pracuje nad nową strategią rozwoju.

Jaką?

Będziemy rozwijali projekt Silesia Automotive oraz program studiów dualnych na Politechnice Śląskiej i we współpracy z jej władzami. Równocześnie nowa strategia będzie przewidywała współpracę z samorządami lokalnymi i spółkami przy restrukturyzacji terenów zdegradowanych. To będzie jedna z konsekwencji wyjścia poza obecne granice strefy. Nowe koncepcje w tym zakresie będą korelowały z programami Ministerstwa Rozwoju. Na pewno będę namawiał na otwarcie się na rynek energetyczny czy rynek usług medycznych, nie zapominając o nowych technologiach w zakresie materiałów czy elektromobilności.

KSSE świętowała całkiem niedawno rocznicę powstania. Jaki jest bilans 20-lecia?

Dotychczasowe efekty funkcjonowania to ponad 65 tys. miejsc pracy w regionie i prawie 28 mld zł inwestycji. Za tymi inwestycjami kryją się nowoczesne technologie, innowacyjne rozwiązania, także

organizacyjne, a tworzone i utrzymywane miejsca pracy, przeznaczone są dla osób posiadających odpowiednie, często bardzo wysokie kwalifikacje. Dzięki takim inwestycjom region dynamicznie się rozwija. Oczywiście mam świadomość, że inwestycje te są możliwe dzięki pracy wielu osób i instytucji, ale przede wszystkim są one wyrazem zaufania jakimi obdarzają nas w kolejnych latach nasi inwestorzy.

Województwo śląskie należy do potentatów pod względem powierzchni magazynowej oferowanej w centrach logistycznych, głównie w KSSE. Czy można się spodziewać kolejnych inwestycji magazynowych?

Dla nas, a także dla potencjalnych inwestorów, znaczenie mają nie tyle duże hale magazynowe, centra logistyczne, co raczej powierzchnie produkcyjne, hale dostępne dla firm małych i średnich. Potwierdzeniem tego trendu jest liczba zapytań w tym zakresie. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców, realizujemy dwie inwestycje deweloperskie. Budujemy halę w Bytomiu i rozpoczęliśmy I etap budowy hali modułowej w Żorach pod nazwą KSSENON – Akcelerator Biznesowy. To nasze nowe, innowacyjne przedsięwzięcie, które zakłada budowę kompleksu łączącego urbanistycznie zespół niewielkich hal przemysłowych o powierzchniach od 260 m² do 390 m² przeznaczonych pod kilkuletni wynajem dla mikro i małych przedsiębiorstw.

KSSENON to 32 hale przemysłowe o łącznej powierzchni 10 tys. m² w 4 niezależnych modułach. W ramach I fazy projektu zbudujemy pierwszy, całkowicie autonomiczny moduł wraz z otoczeniem, zawierający 8 hal przemysłowych o powierzchni prawie 2 500 m² oraz 1 000 m² części nieprzemysłowej, zawierającej centrum kompetencji, coworkingu, bistro oraz pomieszczenia biurowe dla kilku firm. Jestem przekonany, że realizacja tych przedsięwzięć wzbogaci naszą ofertę inwestycyjną dla firm sektora małych i średnich przedsiębiorstw.

Ponad 60% inwestycji w strefie dotyczy branży AGD. Jak kształtują się inwestycje innych branż?

Jesteśmy postrzegani jako strefa, w której rozwijają się głównie projekty z bran-

ży motoryzacyjnej. Dzięki temu, zaprojektowaliśmy działania dedykowane dla sektora automotive. Dziś mamy bardzo dobrze działający klaster motoryzacyjny: Silesia Automotive & Advanced Manufacturing. Jestem przekonany, że podobnie będzie z innymi branżami, których w Katowickiej Strefie jest bardzo wiele, a pochodzą z Europy, Ameryki czy Azji.

Coraz więcej mamy też polskich firm i co nasz szczególnie cieszy, także z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Koncentrujemy się nie tyle na pozyskaniu inwestycji z konkretnych sektorów, co na wspieraniu przedsiębiorców w projektach, które przynoszą najwięcej korzyści dla regionu: nowe miejsca pracy, przyciąganie nowoczesnych technologii. W roku ubiegłym pozyskaliśmy inwestycje, które są kolejnymi projektami inwestorów już działających w katowickiej strefie, jak Brembo Poland, Guardian Częstochowa, Sest – Luve Polska czy TRW Breaking Systems. To element kontynuacji inwestorów w regionie, co w dłuższej perspektywie daje szansę na jeszcze większe ich zaangażowanie w rozwój gospodarki.

Z drugiej strony kontynuujemy proces pozyskiwania inwestycji na przygotowane przez nas i gminę tereny w Ujeździe w opolskim, które są coraz bardziej atrakcyjne dla kolejnych inwestorów, takich jak BITO Technika Magazynowa, Gustav Wolf Polska czy Hengst Filtration Poland. Dla tej lokalizacji, położonej na terenie Opolszczyzny, przewidujemy dalszy rozwój i pozyskanie kolejnych projektów inwestycyjnych. Jesteśmy też dla małych i średnich firm, których ciągle przybywa. Przykładem firm, które mogą dzięki funkcjonowaniu na naszych terenach uzyskać impuls do dalszego rozwoju są: PMS4i, Promatek Media czy Ekoprobut.

W skład strefy miały wejść tereny przy lotnisku w Pyrzowicach, które zwiększą przepływy, nie tylko pasażerskie, ale także cargo. Czy uda się zrealizować ten pomysł?

Mamy takie plany, ale z powodów formalnych musieliśmy czasowo tę lokalizację wycofać z naszego wniosku o zmianę granic z 2016 r. Dostrzegamy jednak potencjał tej lokalizacji, szczególnie w kontekście rozwoju lotniska.

Chcemy realizować nowe inwestycje przy zachowaniu troski o bezpieczeństwo mieszkańców okolic i poszanowaniu środowiska naturalnego. Jesteśmy przekonani, że uda nam się kontynuować realizację pomysłu by w tak bliskim sąsiedztwie lotniska rozwinąć np. produkcję komponentów dla szeroko rozumianej branży elektronicznej. Działanie takie pozwoli również wzmocnić rozwijającą się bazę cargo lotniska. Obecnie jesteśmy też w okresie przejściowym, w zakresie pozyskiwania nowych terenów inwestycyjnych. Oczekujemy na zapowiadaną nowelizację ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych, a w niej na nowe zasady i prostsze procedury pozyskiwania gruntów inwestycyjnych.

W skład KSSE wchodzi cztery podstrefy: gliwicka, sosnowiecko-dąbrowska, tyska i jastrzębsko-żorska. Która z nich jest wiodąca w zakresie inwestycji logistycznych i magazynowych?

Wydaje się, że największe projekty tego typu lokują się w Podstrefie Gliwickiej, co wynika z różnych względów. Głównie z dobrego skomunikowania naszych terenów strefowych oraz dostępności odpowiednio dużych powierzchni, a także z faktu, że w tamtym rejonie te inwestycje pojawiały się najwcześniej.

Inwestycje logistyczne i magazynowe pojawiają się również w innych podstrefach, sami też przystępujemy do tworzenia infrastruktury i budujemy lub będziemy budować hale przeznaczone dla inwestycji produkcyjnych.

Katowicka strefa działa nie tylko w województwie śląskim, ale również małopolskim i opolskim, na powierzchni 2614,154 ha, w 40 gminach, w mocno zurbanizowanym regionie, z gęstą siecią kolei, dróg i autostrad oraz centralnie położonym lotniskiem. Jak wykorzystuje to położenie?



NASZ ROZMÓWCA

- Urodził się w 1972 r.
- Ukończył Wydział Inżynierii Mechanicznej i Robotyki Akademii Górniczo-Hutniczej, oraz studia podyplomowe na Politechnice Krakowskiej, a także MBA w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej. Będzie bronił pracę doktorską na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Śląskiego.
- Był kierownikiem Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Węgierskiej Górze, prezesem Beskid Ekosystem, pełnomocnikiem ds. realizacji projektu MAO – Measure Authorising Officer w Związku Międzygminnym ds. Ekologii w Żywcu i przewodniczącym zarządu Związku Międzygminnego ds. Ekologii w Żywcu.
- Jest przewodniczącym Rady Stowarzyszenia i Komitetu Zarządzającego Klastra Energii Żywiecka Energia Przyszłości.
- Zonaty, troje dzieci.
- Hobby: Działalność społeczna – jest członkiem Stowarzyszenia Chrześcijańskich Przedsiębiorców i Menedżerów „Nostra Res” z Katowic, a także członkiem Rady Ekspertów Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej oraz wiceprezesa stowarzyszenia Pro Silesia i rady Fundacji Rodzina w Służbie Człowieka.

Położenie to nasz niewątpliwy atut, obszary strefy są dobrze skomunikowane, i zlokalizowane na terenach zurbanizowanych, dzięki czemu mamy łatwy dostęp do pracowników. Dostępność infrastruktury drogowej ma olbrzymie znaczenie – możliwość dostaw materiałów do produkcji i wywozu towarów w inne rejony Europy zdecydowanie pomaga nam w rozmowach z potencjalnymi inwestorami. Także tymi, którzy planują budowę centrów logistycznych. Dla tych firm to bez wątpienia jeden z atutów naszej strefy.

Według rankingu FDI Business Financial Times, KSSE to najlepsza strefa ekonomiczna w Europie w latach 2015–2017. To chyba duży sukces?

Jesteśmy dumni z przyznawanych nam wyróżnień, zwłaszcza w tak prestiżowych rankingach. Przy ocenie Katowickiej Strefy brano pod uwagę między innymi: projekty w jakich zafały nam międzynarodowe korporacje, analizowano, którzy inwestorzy zdecydowali się rozszerzać swoje projekty inwestycyjne na terenie strefy, czy wreszcie jakie działania prowadzimy celem zwiększenia naszej atrakcyjności inwestycyjnej. Wyniki rankingu „Financial Times” to potwierdzenie naszej pozycji i potencjału.

Czy koncepcja Trójmorza stworzy nowe szanse dla polskich firm transportowo-logistycznych?

MACIEJ LIBISZEWSKI, były prezes PKP Cargo S.A.



Koncepcja Trójmorza lub też inicjatywa ABC, czyli logistycznego trójkąta Adriatyk, Bałtyk, Morze Czarne, który powstaje w Europie, to spore wyzwanie dla Polski i polskich firm transportowo-logistycznych. Nasz kraj, dzięki swojemu położeniu w środku europejskiej sieci korytarzy transportowych TEN-T, ma szansę stać się centralnym hubem transportowym dla całej Europy. Obecnie potencjał współpracy państw Trójmorza nie jest w pełni wykorzystywany, dlatego polska gospodarka i firmy, takie jak PKP Cargo, powinny na tym zyskać.

Grupa PKP Cargo, za sprawą spółki AWT, jest już obecna na rynku Europy Południowej i samodzielnie świadczy tam usługi transportowe. Spółka jest też gotowa wyjść naprzeciw rosnącemu potencjałowi gospodarczemu tego regionu oraz oczekiwaniom potencjalnych partnerów. W tym celu już w 2015 r. podpisano umowę o współpracy z kolejami chorwackimi HZ Cargo, obsługującymi m.in. przewozy do adriatyckiego portu w Rijecie, a w lipcu 2017 r. memorandum o współpracy z rumuńskim przewoźnikiem kolejowym CFR Marfa i Portem Konstanca nad Morzem Czarnym oraz Portem Gdańsk. To dokumenty o niebagatelnej wartości dla rozwoju idei Trójmorza, które otwierają nowe możliwości rozwoju współpracy między stronami w zakresie usług logistycznych.

dr JAKUB MAJEWSKI, prezes Fundacji Pro Kolej



W globalizującej się gospodarce rośnie znaczenie powiązań międzynarodowych. Relacje społeczne i gospodarcze intensyfikują komunikację i tworzą zapotrzebowanie na wymianę handlową. A to oznacza konkretną pracę do wykonania przez transport. Dlatego koncepcja Trójmorza to szansa dla transportu, w tym również dla kolei i przedsiębiorstw działających w tej branży. Tym bardziej, że w przypadku kolei granica polsko-słowacka to niemal dziewięć kilometrów, a cztery linie łączące dawniej nasze kraje bardziej dzielą niż łączą. Lokalny szlak z Łupkowa wykorzystywany jest przez ruch turystyczny w wakacyjne weekendy, przejście graniczne w Muszynie przekraczają ładunki, ale pasażerowie już nie. Linie do Suchej Hory zlikwidowano po wojnie i dziś jest tu ścieżka rowerowa, a w Zwardoniu można dwa razy dziennie wsiąść w lokalny pociąg za granicę.

Przez długi czas Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej definiowały swoją rolę jako obszar pomiędzy wschodem a zachodem Europy. Liczyliśmy na zyski wynikające z położenia na przebiegających równoleżnikowo szlakach tranzytowych. Ostatnio jednak coraz głośniejsze mówi się o wykorzystywaniu korytarzy północ-południe. Rosną w siłę nasze porty i szlaki transportowe, które do nich prowadzą. Rozwija się logistyka i infrastruktura na Górnym i Dolnym Śląsku. Stworzenie, czy też aktywizacja, południowych elementów sieci transportowej oznacza nowe strumienie ładunków, nowe możliwości rozwojowe, dodatkową presję na rozwój niezbędnej infrastruktury. I tak jak Via Baltica ma zyskać komplementarną Rail Balticę, tak Via Carpatia potrzebuje nowoczesnej, szybkiej Rail Carpatii, która połączy północ i południe naszego regionu.

dr MIROSŁAW ANTONOWICZ, członek zarządu PKP S.A.



Koncepcja Trójmorza jest doskonałym przykładem intensyfikacji współpracy pomiędzy państwami europejskimi położonymi w pobliżu Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego oraz Morza Adriatyckiego. Kooperacja państw wchodzących w skład grupy Trójmorza opiera się na trzech filarach: energetycznym, informatyczno-telekomunikacyjnym oraz logistyczno-transportowym. Nowe szlaki komunikacyjne w ramach tego projektu przyczynią się do dywersyfikacji tranzytu towarów w naszym regionie. Planowane inwestycje wpłyną pozytywnie na działalność firm transportowo-logistycznych w Polsce. Dzięki inicjatywie Trójmorza powstaje korytarz transportowy biegnący z Północy na Południe – Via Carpatia, który może stworzyć warunki do zwiększenia przepływu ładunków z Turcji i Azji Mniejszej. Połączenie siecią transportową portów morskich państw grupy Trójmorza będzie szansą dla firm z sektora transportowo-logistycznego na budowę w jej pobliżu infrastruktury logistycznej w tym centrów logistycznych.

PKP S.A. popiera działania związane z rozwojem kolejowej infrastruktury logistycznej, dlatego przygotowaliśmy pakiet nieruchomości, na których, w ramach partnerskiej współpracy, mogą powstać różnego rodzaju obiekty. Już możemy obserwować pierwsze efekty współdziałania podmiotów transportowo-logistycznych. Do pozytywnych działań zaliczyć możemy współpracę PKP Cargo i Zarządu Morskiego Portu Gdynia z CFR Marfa, rumuńskim państwowym przewoźnikiem towarowym, a zarządem rumuńskiego portu Konstanca.

prof. ALEKSANDER ŚLADKOWSKI, Wydział Transportu Politechnika Śląska



Koncepcja Trójmorza wydaje się być bardzo obiecującym kierunkiem rozwoju regionalnego systemu transportu i logistyki oraz odrębnych firm transportowo-logistycznych. Jedyną rzeczą, o której należy pamiętać, jest to, że ten projekt powinien mieć przede wszystkim ukierunkowanie gospodarcze i ekonomiczne. Koncepcja Trójmorza nie powinna całkowicie zamykać się na szczególnych projektach, takich jak Via Carpatia, ale ma być opracowana w taki sposób, aby rozwijać kompleks transportowy skoordynowany dla całego regionu Trójmorza. Jednocześnie należy priorytetowo potraktować rozwój komunikacji kolejowej i śródlądowej w regionie, która jest obecnie słabo rozwinięta.

Należy również wziąć pod uwagę pozytywne doświadczenia zintegrowanego rozwoju infrastruktury krajów bałtyckich, gdzie linia kolejowa Rail Baltica jest budowana równoległe do korytarza Via Baltica. Doświadczenie to należy wziąć pod uwagę poprzez utworzenie trasy kolejowej Rail Carpatia, w ramach której, oprócz transportu pasażerskiego, należy rozważyć rozwój transportu towarowego, w tym transportu intermodalnego. Umożliwiłoby to dość szybkie dostarczenie towarów z portów Adriatyku i Morza Czarnego do Europy Środkowej.