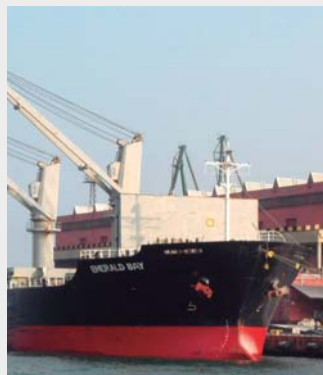


Zyski dopiero w 2019 r.

Rynek transportu masowych suchych.

STRONA 2



TRANSPORT DROGOWY / DYSTRYBUCJA MIEJSKA

Elektryczna dystrybucja

Pierwsza w pełni elektryczna ciężarówka, wprowadzona do produkcji seryjnej.

STRONA 4



WYWIAD

Państwo nie może ignorować interwencjonizmu w kolej

Ani unijny, ani europejski rynek transportowy nie są w pełni wolnokonkurencyjne.

STRONA 8



PGT

Polska Gazeta Transportowa

25 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Powtarzalna tendencja

Barometr transportowy wskazał spadek udziału ofert frachtów o 7%. Zatem stosunek odsetka ofert ładunków do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych wynosi obecnie 57:43. Eksport z licznymi zwycięzami: Francja (+11%), Czechy (+10%), Niemcy (+9%), Ukraina (+8%), Litwa (+4%), Holandia (+2%), Belgia (+1%). Na minusie jest Rosja (-5%). W imporcie spadki: Holandia (-16%), Belgia (-15%), Niemcy (-14%), Francja (-13%), Czechy (-10%), Ukraina (-2%). Wzrost widać na relacjach z: Rosji (+23%) i Litwy (+1%).

więcej str. 4

Rekordowe wyniki polskich lotnisk

Liderują warszawskie Okęcie i krakowskie Balice



Fot.: Kraków-Airport

JANUSZ MINCEWICZ

W 2017 r. polskie lotniska obsłużyły 40,1 mln pasażerów czyli o 6 mln (+17,7%) więcej niż w roku poprzednim. Oznacza to, że statystycznie w zeszłym roku samolotem poleciał każdy Polak.

Daleko nam jednak jeszcze do europejskiej czołówki – Norwegowie korzystają z samolotu sześć razy rocznie, a mieszkańcy Niemiec cztery.

Trzeba także podkreślić, że znaczący wpływ na wzrost przewozów mają loty czarterowe, z których coraz chętniej korzystają rodzimi turyści.

39% udział Okęcia. Zeszlorzecznym liderem było warszawskie Lotnisko Chopina z 15,75 mln obsłużonych pasażerów – to 4,55 mln więcej niż rok wcześniej. Z kolei z 14 lotnisk regionalnych skorzystało w 2017 r. 24,3 mln osób – o 3 mln więcej niż w roku poprzednim. Udział lotnisk regionalnych w całości ruchu pasażerskiego, obsłużonego w zeszłym roku w Polsce, wyniósł więc 61%.

Wśród portów regionalnych najwięcej pasażerów skorzystało z lotniska w Krakowie (5,83 mln), Gdańsku (4,6 mln), Katowicach (3,89 mln), Modlinie (2,93 mln), Wrocławiu (2,85 mln), w Poznaniu (1,85 mln).

W drugiej grupie, z wynikiem poniżej 1 mln obsłużonych pasażerów, znalazły się lotniska w Rzeszowie (0,7 mln), Szczecinie (0,56 mln), Lublinie (0,43 mln), Bydgoszczy (0,33 mln), Łodzi (0,20 mln), Szymanach

(0,10 mln), Zielonej Górze (0,02 mln) i Radomiu (0,01 mln).

Liderem wzrostu wśród lotnisk regionalnych był port w podkrakowskich Balicach, który obsłużył 850 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. To dzięki rekordowym 101 połączeniom w 2017 r. awansowali do grona lotnisk, obsługujących powyżej 5 mln pasażerów w ciągu roku – nie kryje zadowolenia Radosław Włoszek, prezes krakowskiego lotniska.

Na drugim miejscu, pod względem wzrostu uplasowało się lotnisko w Pyrzowicach, na którym wyniósł on 670 tys., a trzecie miejsce na podium zajął Gdańsk – 600 tys. podróżnych więcej niż rok wcześniej.

122% Szyman. Największy procentowy wzrost zanotowało za to lotnisko Olsztyn-Mazury w Szymanach, gdzie odprawiono o 122% pasażerów więcej niż przed rokiem. Drugie miejsce zajęła Zielona Góra z 88% wzrostem oraz Szczecin gdzie procentowy przyrost kształtował się na poziomie 23%. Tylko dwa z czternastu portów nie obsłużyły więcej pasażerów niż w 2016 r., a były to Łódź i Bydgoszcz.

Z wyników portów regionalnych zadowolony jest Artur Tomasiak, prezes zarządu Związku Regionalnych Portów Lotniczych. Wyraźny wzrost ruchu, który odnotowały praktycznie wszystkie lotniska, świadczy o tym, że są one ważnym elementem syste-

mu transportowego kraju i pozytywnie wpływają na zrównoważony rozwój Polski. Warto zwrócić uwagę na fakt, że podział ruchu pomiędzy portami regionalnymi a hubem PLL LOT w Warszawie, ciągle kształtuje się w proporcjach 60 do 40 – podkreślił.

Podobny podział jak w Polsce występuje w krajach Europy Zachodniej. W Wielkiej Brytanii 60% to ruch obsługiwany w regionalach, a 40% w hubach, we Włoszech i Francji stosunek ten wynosi odpowiednio – 55 do 45%, a w Hiszpanii 52 do 48%.

65 mln w 2025 r. Prezes Tomasiak jest przekonany, że w najbliższych latach, w polskich portach regionalnych nadal obsługiwanych będzie ponad 50% ruchu pasażerskiego. Urząd Lotnictwa Cywilnego prognozuje, że w 2025 r. ze wszystkich krajowych lotnisk skorzysta prawie 65 mln podróżnych. Zakładając, że ponad połowa z nich obsłużona zostanie w regionalach, daje to ok. 35 mln pasażerów do podziału pomiędzy czternaście lotnisk. Oczywiście tak jak teraz, największym beneficjentem wzrostu ruchu będą duże porty, jednak jego prognozowana wielkość, pozwala z optymizmem myśleć o przyszłości także mniejszych lotnisk – tłumaczy Tomasiak.

Jego zdaniem w roku bieżącym porty regionalne obsłużą ok. 26,5 mln podróżnych. Prognozujemy, że utrzymamy 9% dynamikę wzrostu oraz udział w polskim rynku na poziomie ok. 60% – zapowiada prezes ZRPL.

AKTUALNOŚCI

PKP LHS z kredytem EBI

PKP LHS, 25 I, otrzymało z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) kredyt w wysokości 121 mln zł na inwestycję o wartości 300 mln zł. Spółka zmodernizuje stacje na linii nr 65 – najdłuższej w Polsce linii szerokotorowej, wykorzystywanej do transportu towarowego. Głównym celem projektu jest jej automatyzacja, która poprawi bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów i pracowników oraz pozwoli zwiększyć przepustowość. 59 mln zł w projekcie zostanie przeznaczonych na przebudowę układu torowego na stacji Zamość Bortatycze, rozbudowę stacji Hrubieszów i budowę nowej mijanki Zamość Majdan. Około 184 mln zł wyniesie koszt budowy kabla światłowodowego, instalacji sygnalizacji przejazdowej oraz rozbudowy komputerowego systemu sterowania. Projekt przewiduje również zakup maszyn dedykowanych do prac torowych na linii o rozstawie 1520 mm. Pieniądze na przedsięwzięcie pochodzą z tzw. Planu Junckera.

Pomoc publiczna niezgodna z unijnym prawem?

W ubiegłym tygodniu Komisja Europejska poinformowała, iż przeprowadzi dochodzenie w sprawie wsparcia publicznego, jakie uzyskały Przewozy Regionalne od polskiego rządu. Pojawili się wątpliwości, że spółka ta mogła już w przeszłości otrzymać wsparcie publiczne, a zgodnie z regulacjami unijnymi, państwo może udzielić pomocy restrukturyzacyjnej przedsiębiorstwom tylko raz na 10 lat. Jak przypomniano w komunikacie, we wrześniu 2015 r. polski rząd poinformował KE, że spółka Przewozy Regionalne otrzymała pomoc na restrukturyzację o wartości 770 mln zł (ok. 181 mln euro). Spółka Przewozy Regionalne korzystała już w przeszłości z pomocy państwa. Musimy ocenić, czy przyznana pomoc jest zgodna z unijnymi przepisami dotyczącymi pomocy państwa i zadbać o to, by wsparcie publiczne nie prowadziło do zakłócenia konkurencji na rynku kolejowym – powiedziała unijna komisarz odpowiedzialna za politykę konkurencji, Margrethe Vestager.

MM

LICZBA TYGODNIA

40,6 tys. m²



Taką powierzchnię będzie miał Panattoni Park Białystok, który ma zostać w całości ukończony do III kwartału 2018 r. W ramach inwestycji powstaną trzy budynki, a wśród najemców (obiekt jest już wynajęty w 50%) znajdują się firmy ze zróżnicowanych branż – od logistyki po produkcję. Inwestycja powstaje w granicach administracyjnych miasta Białystok, w pobliżu jego obwodnicy oraz 60 km od przejścia granicznego w Kuźnicy.



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

Dobre wyniki samorządowego przewoźnika za 2017 r.

Są też przełomowe plany taborowe



Składy Kolei Mazowieckich na dworcu w Radomiu

HUBERT HRYNIEWICZ

Z usług Kolei Mazowieckich – największego samorządowego przewoźnika – skorzystało w 2017 r. ponad 26 mln podróżnych. To o 1,1 mln pasażerów więcej niż w roku poprzednim. Spółka podpisała też niedawno umowę ramową, ze Stadler Polska Sp. z o.o., na zakup 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Miniony rok uważam za bardzo pomysłny. Nie ukrywam, że spodziewaliśmy się wyniku, który nie odbiegałby zbyt od tego, co uzyskaliśmy na koniec 2016 r. Ale skok o ponad milion podróżnych jest dla nas w spółce informacją wyjątkową

– nie krył zadowolenia Robert Stępień, prezes Kolei Mazowieckich.

Trudny rok. Trzeba pamiętać, że miniony rok nie był łatwy zarówno dla pasażerów Kolei Mazowieckich, jak i dla samego przewoźnika. Trudna sytuacja spowodowana była koniecznością uruchomienia autobusowej komunikacji zastępczej na jednej z najbardziej obleganych linii – 447. Od kilku miesięcy trwa na niej zamknięcie odcinka z Warszawy Włochy do Grodziska Mazowieckiego. Podobny problem spółka miała na linii nr 7, na odcinku Dęblin-Pilawa,

gdzie również trwają intensywne prace modernizacyjne.

Jesteśmy w pełni świadomi tego, z jakimi trudnościami zmagają się nasi podróżni. A jednak bez modernizacji infrastruktury nie ma mowy o sprawnie działającym pasażerskim transporcie kolejowym. Musimy uzbroić się w cierpliwość – tłumaczył prezes Stępień. Do chwili zakończenia prac modernizacyjnych nie możemy wznowić ruchu pociągów na liniach, gdzie prace są na najbardziej zaawansowanym etapie. Ale możemy obiecać, że dołożymy wszelkich starań, by to, co leży w naszych kompetencjach, było realizowane na najwyższym poziomie. Możemy także zapewnić, że po zakończeniu remontów będzie się podróżowało po prostu lepiej. Mówię to także w kontekście naszych planów dotyczących zakupu 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych – dodał.

Ciężki przetarg. Rzeczywiście, podpisana 17 I umowa ze Stadlerem, obejmująca na 2,2 mld zł, może robić wrażenie. Jak zauważył obecny przy jej zawieraniu marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik: to przełom i kolejny duży impuls rozwojowy dla przewoźnika.

O realizację tego największego w historii polskiej kolei przetargu zażarcie walczyło także dwóch innych producentów: Newag S.A. oraz konsorcjum firm Pesa Bydgoszcz S.A. i ZNTK „Mińsk Mazowiecki” S.A. Przypomnijmy, że nie obyło się nawet od odwołania do Kra-

jowej Izby Odwoławczej. Finalnie jednak to właśnie oferta Stadlera uzyskała najwyższy wynik.

Bardzo się cieszymy, że dostarczymy naszemu klientowi kolejne niezawodne, bezpieczne i komfortowe pojazdy. Będą to pociągi Flirt najnowszej generacji – nowoczesne, energooszczędne elektryczne zespoły trakcyjne, które są znane i lubiane przez pasażerów na Mazowszu – podkreślał Peter Spuhler, właściciel i przewodniczący rady nadzorczej Stadler Rail.

Nowe pojazdy będą jednoprzestrzenne, klimatyzowane, wyposażone w urządzenia informacji wizualno-dźwiękowej czy bezprzewodowy dostęp do internetu. Pociągi te będą osiągały prędkość nie mniejszą niż 160 km/godz. Będą również wyposażone w wewnętrzny i zewnętrzny monitoring, platformę dla osób z niepełnosprawnościami, mocowania wózków inwalidzkich, dziecięcych i rowerów, toalety z obiegiem zamkniętym oraz interkom umożliwiający kontakt pasażera z maszynistą w sytuacji awaryjnej, a także defibrylatory AED. Wszystkie nowe pojazdy mają być również wyposażone w urządzenia ETCS (europejski system sterowania).

Przetarg tej skali to wielkie wyzwanie, ale idą za nim ogromne korzyści. Wszystkie pojazdy będą pochodziły od jednego producenta, co ma kluczowe znaczenie przy ich późniejszej eksploatacji i utrzymaniu. Więcej pojazdów to przede wszystkim zwiększenie częstotliwości

kursowania pociągów na Mazowszu. Będzie można wydłużyć ich zestawienia, a jednocześnie zapewnić tzw. rezerwę taborową – przekonywał prezes Stępień.

Spółka na realizację tej inwestycji aplikuje o środki unijne w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Poziom dofinansowania wynosi 50% kwoty wydat-

“ To przełom i kolejny duży impuls rozwojowy dla przewoźnika

ków kwalifikowalnych, do których zaliczają się zakup taboru i symulatora jazdy pociągiem, szkolenia pracowników oraz pakiety pozderzeniowo-naprawcze. Wydatki dotyczące serwisu będą pokrywane ze środków własnych przewoźnika.

Co istotne, wszystkie zamówione pociągi zostaną wykonane na Mazowszu – w zakładach firmy Stadler w Siedlcach.

Do końca 2017 r. wyprodukowano tu łącznie 386 pociągów, które obsługują rynek polski, niemiecki, włoski, holenderski, węgierski, czeski i białoruski. Po polskich torach jeżdżą już 54 nowoczesne pociągi FLIRT (10 w barwach Kolei Mazowieckich, 4 Kolei Śląskich, 20 Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i 20 PKP Intercity.

Pilotażowy pociąg intermodalny...

...na trasie Świnoujście-Wrocław-Świnoujście



Hasło „Tiry na tory” w praktyce

WOJCIECH SOBECKI

W ostatnich dniach ubiegłego roku Kolejowe Przedsiębiorstwo Spedycyjne (KPS) uruchomiło pierwszy pociąg intermodalny, który załadowany nacze-panami drogowymi pokonał trasę Świnoujście-Wrocław-Świnoujście. Był to

pilotażowy przejazd, którego głównym zadaniem była weryfikacja wszelkich założeń organizacyjnych projektu.

Tego rodzaju transport był najprawdopodobniej pierwszym w historii

przewoźnika kolejowego, który go zrealizował, zaangażowanych terminali, a także kolei w Świnoujściu. Powodzenie projektu otwiera nowe możliwości przewozowe, a przede wszystkim odzwierciedla realnie słynne hasło „tiry na tory”.

Czas na stały rozkład. W najbliższym czasie zostanie dokonana analiza i ocena tego projektu. Już teraz wiadomo, że organizacja całego łańcucha zostanie ulepszona, a „wąskie

gardła” wyeliminowane. Następne pociągi pojadą już w stałym rozkładzie jazdy i powinny stać się alternatywą dla przewozów drogowych.

Pilotaż udowodnił, że przewóz kolejowy może być sprawnie przeprowadzony i bardzo szybki. Można więc przyjąć, że po zakończeniu modernizacji głównych szlaków kolejowych będzie to znakomita alternatywa dla przewozów samochodowych. Obecnie dla przygotowanego

pociągu szukamy jeszcze dobrej nazwy – powiedział Andrzej Górnikiewicz z Kolejowego Przedsiębiorstwa Spedycyjnego.

Międzynarodowa współpraca. W przedsięwzięciu, oprócz zespołu Kolejowego Przedsiębiorstwa Spedycyjnego udział wzięli: Terminal Promowy Świnoujście, EuroTerminal Świnoujście, przewoźnik kolejowy Majkoltrans, Terminal Kontenerowy Schavemaker w Kątach Wrocławskich i przewoźnicy samochodowi Carmot oraz Mega Container. Nadawcą nacze-pan była norweska firma Bring Linehaul, a wagony wypożyczyła szwajcarska Wascosa.

MOIM ZDANIEM



prof. Aleksander Ślaskowski, Wydział Transportu Politechniki Śląskiej

Czy Polskę stać na budowę Kolei Dużych Prędkości?

Zacznijmy od ekonomicznej celowości budowy takich linii kolejowych. Według Banku Światowego koszt 1 km kolei dużych prędkości w Chinach wynosi dziś 17-21 mln dol. Ten sam kilometr kolei w Europie to 25-39 mln dol., podczas gdy w USA ta cena osiąga aż 56 mln dol. Podkreślam, że kolej ta jest zaprojektowana dla prędkości do 350 km/godz., a różnica

w kosztach wynika z obecności tuneli lub wiaduktów na trasie budowy.

W oparciu o dane dotyczące budowy chińskich kolei, można zauważyć, że szybkie koleje o prędkościach do 250 km/godz. są 1,5 razy tańsze. Oczywiście chęć osiągnięcia maksymalnie możliwej prędkości na linii kolejowej jest odpowiednia dla krajów, w których odległości między miejscami docelowymi są wystarczająco duże. Na przykład dla tych samych Chin odległość między Harbinem a Shenzhen wynosi 3365 km, a obecnie czas podróży pociągiem wynosi ok. 25 godz. Jeśli porównać z odległościami w Polsce, to odległość między Baranowem Mazowieckim, gdzie ma powstać Centralny Port Komunikacyjny a Szczecinem wynosi około 500 km, jeśli liczyć kolejową drogę ekspresową lub 526 km jeżeli liczyć drogą samochodową. W rezultacie staje się oczywiste, że projektowanie linii kolei dużych prędkości z prędkościami do 350 km/godz. nie jest konieczne. Wystarczy zaprojektować trasy z prędkością do 250 km/godz., a wtedy koszty będą zdecydowanie niższe.

JM

RailFreight SUMMIT

Kilkunastu ekspertów podzieli się swoją wiedzą i ekspertyzami o Jedwabnym Szlaku i możliwościach Polski

Więcej informacji na: www.railfreightsummit.com

10% zniżki rejestracyjnej z kodem: RFSUMMITPGT

SILK ROAD GATEWAY POLAND

20, 21 MARCA // WROCŁAW POLSKA