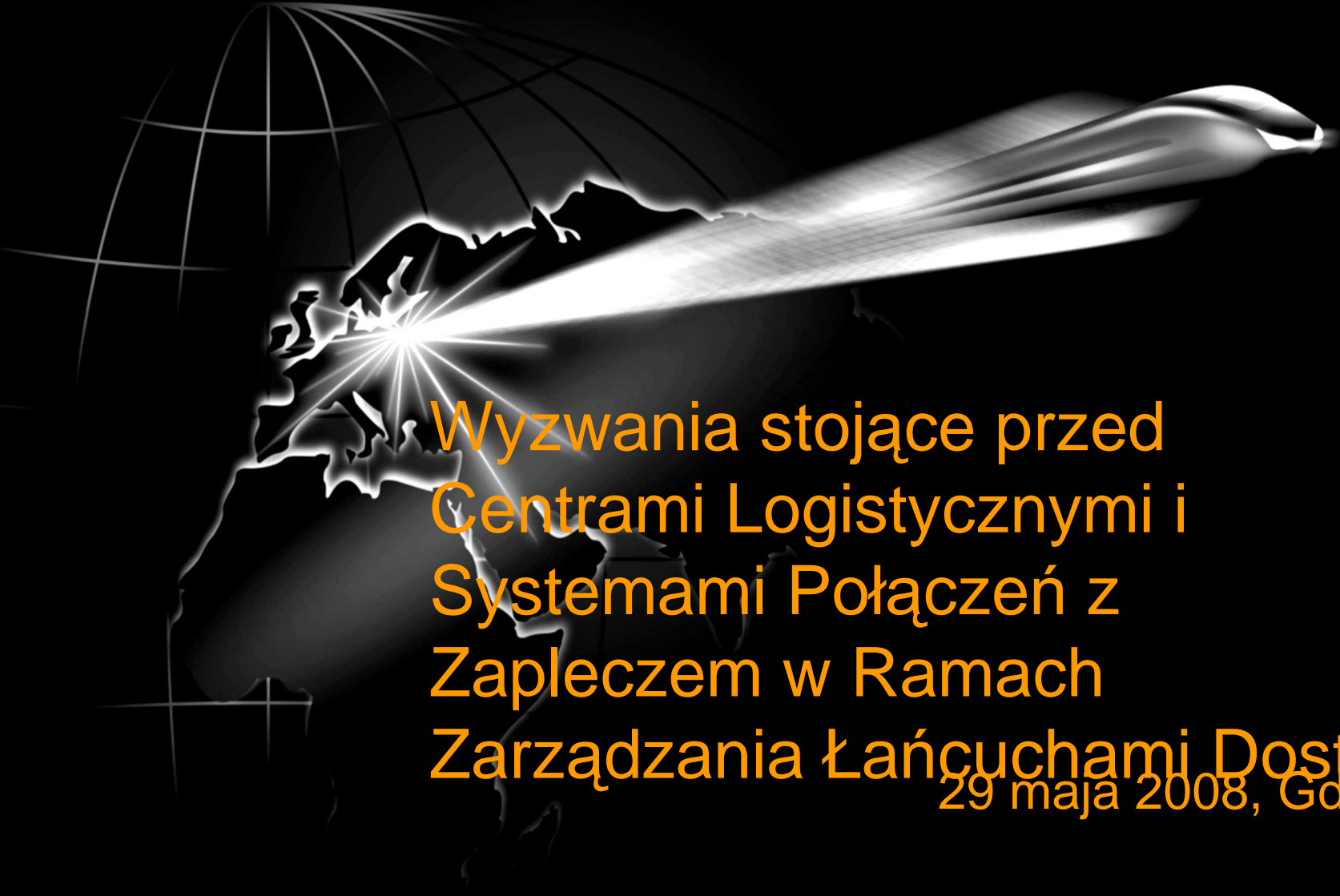




CTL LOGISTICS



Wyzwania stojące przed  
Centrami Logistycznymi i  
Systemami Połączeń z  
Zapleczem w Ramach  
Zarządzania Łańcuchami Dostaw  
29 maja 2008, Gdynia



## Jakie wyzwania stoją przed CL i SP

**Rola Centrów Logistycznych (CL) oraz Systemów Połączeń (SP) dla zapewnienia sprawnego łańcucha dostaw, w tym sprawnej i nieprzerwanej pracy terminali portowych:**

- **Odpowiedni bilans zdolności przeładunkowych CL i terminali portowych oraz przepustowości SP (drogowych, kolejowych i kombinowanych kolejowo – drogowych);**
- **SP muszą spełniać wymogi nowoczesnej logistyki (dostawy „just in time” i „door to door”);**
- **Elastyczne dostosowywanie palety usług CL do oczekiwań rynku (usługi w zakresie „wartości dodanej”, metkowanie, konfekcjonowanie itp.);**
- **Struktura logiczna ułatwiająca zarządzanie, wspomaganie informatyczne.**





## Centra logistyczne w nowoczesnych systemach transportu

- **Koncepcja centrum logistycznego (CL) - obniżenie kosztów transportu i składowania,  
konieczność zorganizowania efektywnej i sprawnej redystrybucji towarów w rejonach  
charakteryzujących się produkcją i konsumpcją towarów o dużej różnorodności co do rodzaju  
jak i miejsca pochodzenia /przeznaczenia;**
- **CL umożliwiają skoncentrowanie obsługi transportowej i logistycznej rejonu w jednym miejscu  
i przeniesienie czynności z tym związanych poza obszar miast;**
- **Powszechne zastosowanie transportu kombinowanego i multimodalnego;**
- **Lokalizacja w miejscu przecinania się korytarzy transportowych, w sąsiedztwie autostrad, dróg  
o znaczeniu krajowym i międzynarodowym oraz linii kolejowych;**
- **Dodatkowy atut lokalizacji: sąsiedztwo lotniska i/lub portu żeglugi śródlądowej czy morskiej;**
- **Elementy funkcjonalne: terminale drogowe, terminale kolejowe, drogowo (w tym**

terminale

transportu kombinowanego), magazyny (w tym celne), drobne zakłady przemysłowe



## Rozwój polskich portów morskich - kontenery

Od kilku lat obserwujemy znaczny wzrost przeładunków w polskich portach morskich:

- W roku 2007 w Porcie Gdańskim przeładowano ok. 100 tyś. TEU – 5 razy więcej niż w roku 2000, licząc w sztukach – ponad 3,5-krotny wzrost;
- W roku 2007 polskie porty obsłużyły o 31% kontenerów więcej niż w roku 2006;
- Wzrost udziału polskich portów w przeładunkach kontenerów w basenie Morza Bałtyckiego z 9% w roku 2006 do 10,2% w roku 2007 – czwarte miejsce Polski po Rosji, Szwecji i Finlandii;
- Dalsze plany rozwojowe – inwestycje 400 mln EURO w ciągu 5 lat, planowana zdolność przeładunkowa 1,7 mln TEU rocznie.

Kontenery	2000	2002	2004	2006	2007	2007/2006
Gdynia	188 272	252 247	377 236	461 170	614 373	33,2%
Gdańsk	18 037	20 136	43 739	78 364	96 873	23,6%
Szczecin - Świnoujście	21 865	19 367	27 680	42 424	56 276	32,7%
<i>Razem:</i>	228 174	291 750	448 655	581 958	767 522	31,9%

Źródło – Actia Forum, luty 2008





## Dowóz i odwóz kontenerów do terminali Trójmiasta

**W znacznej większości kontenery przewożone morzem należy dostarczyć lub odebrać do / z terminali portowych transportem lądowym:**

- **Koleją – zwartymi pociągami (składy o długości do 600 metrów, pojemność 80 - 90 TEU, możliwość przewozu 30 – 90 kontenerów);**
- **Samochodami z naczepami kontenerowymi – w zasadzie na naczepie przewożony jest jeden kontener, lekkie kontenery 20' mogą być ładowane po dwa na jednej naczepie;**
- **Żegluga śródlądowa w Polsce w praktyce nie ma znaczenia.**

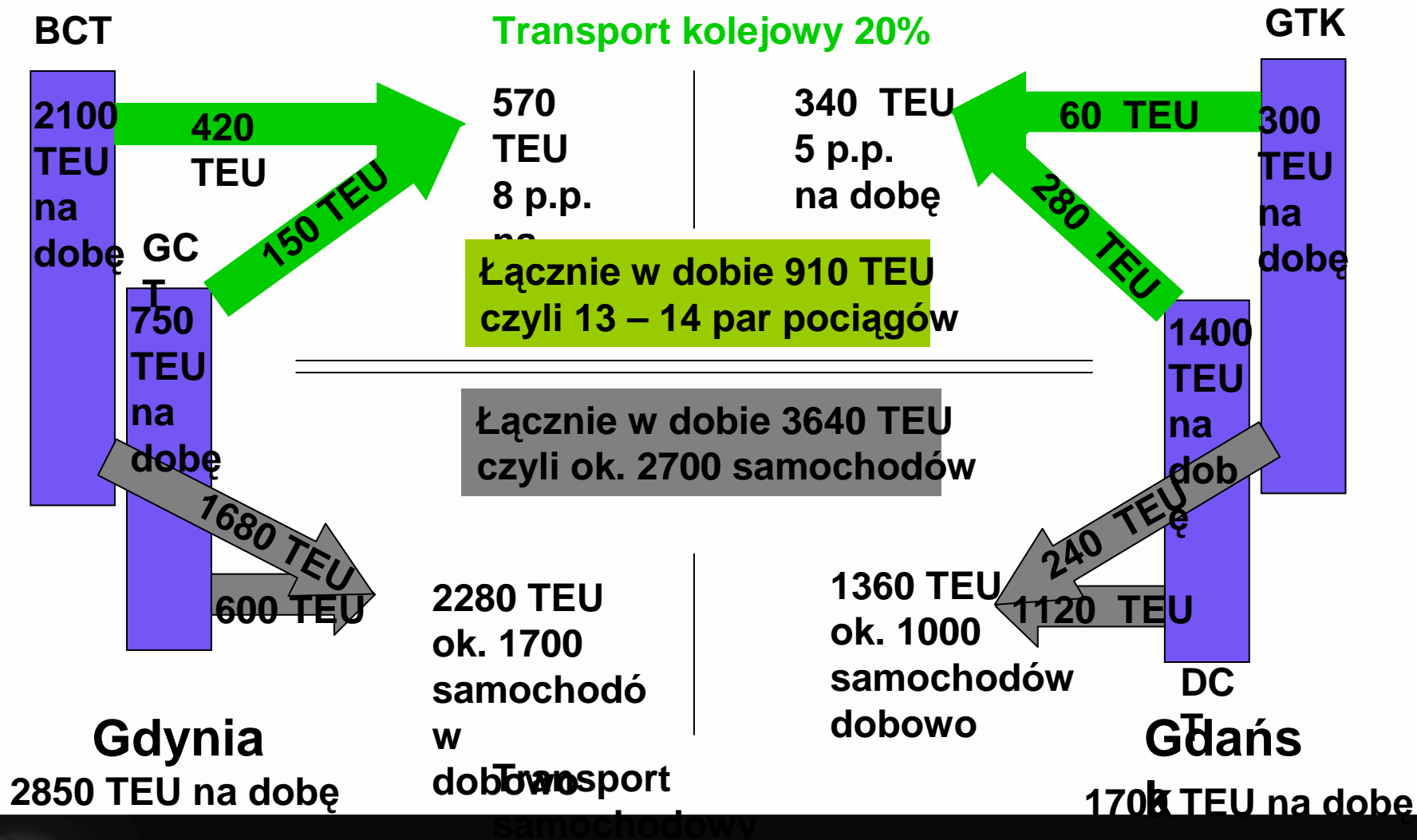
**W przedstawionej dalej analizie obciążenia infrastruktury transportowej wokół portów przyjęto dwa warianty:**

- 1. Udział przewozów koleją wynosi 20% ogólnego wolumenu kontenerów;**
- 2. Udział przewozów koleją wynosi 40% ogólnego wolumenu kontenerów;**



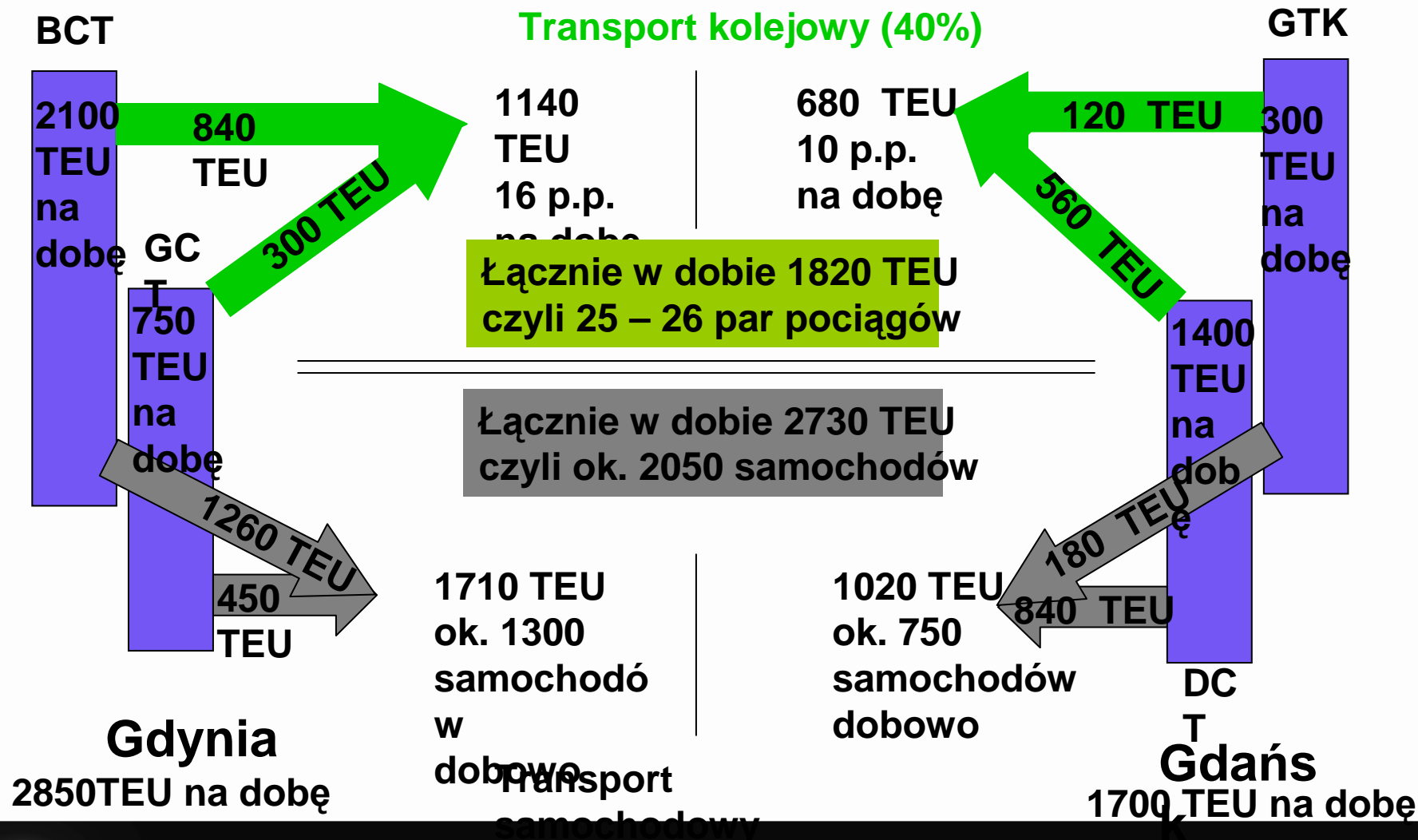


20% udział kolei w dowozie i odwozie kontenerów





### 40% Udział kolei w dowozie i odwozie kontenerów







## Infrastruktura drogowa w rejonie Trójmiasta



**Odcinek drogi szybkiego ruchu S6  
Jest w praktyce jedyną drogą dojazd  
ciężarówek do portów Trójmiasta.**







## Infrastruktura kolejowa w rejonie Trójmiasta

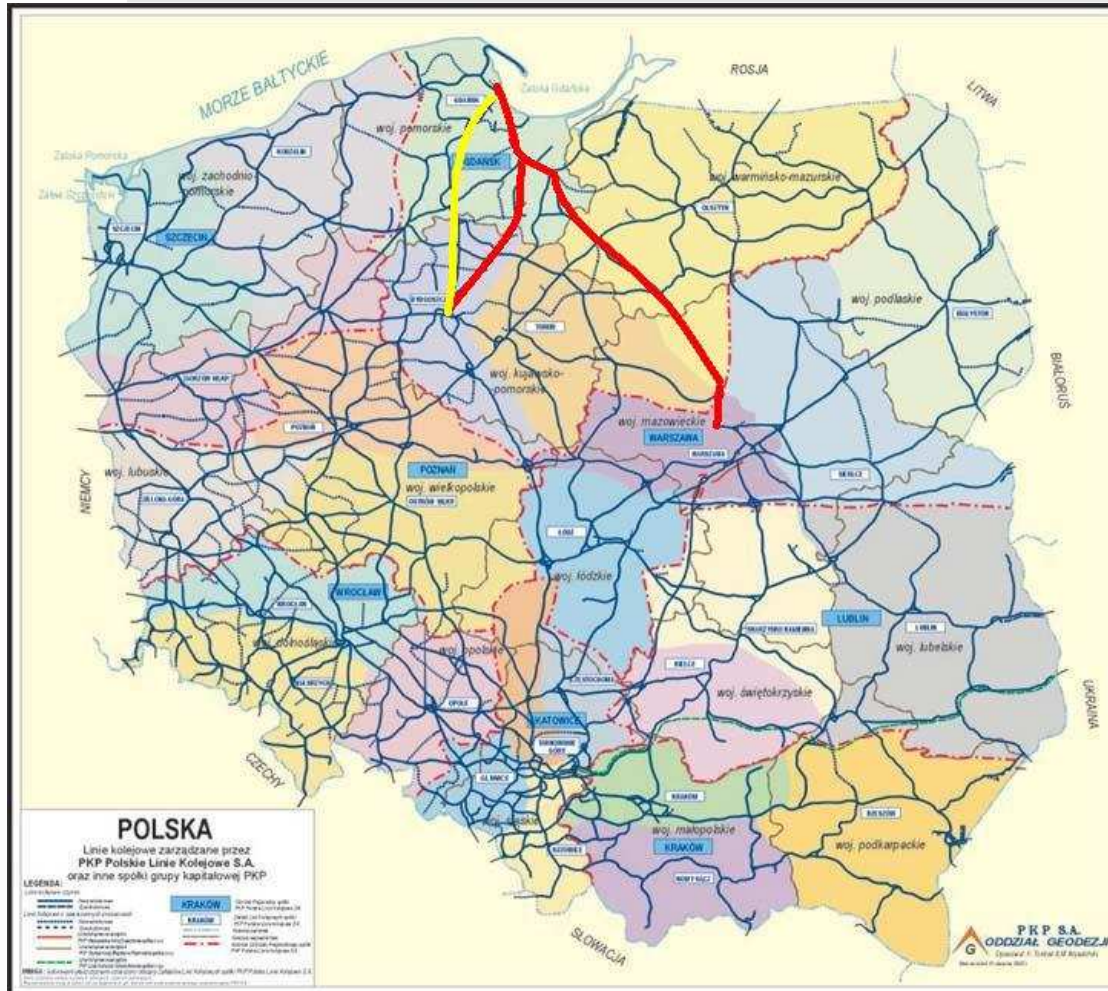


Jedyną linią kolejową, która obsługuje porty w Gdyni i Gdańsku jest linia numer 202, obciążona także dużym ruchem pasażerskim. Dla obsługi potoku kontenerów i innych ładunków przeładowywanych w Portach konieczne wydaje się zelektryfikowanie i poprawienie parametrów linii numer 201 Gdynia – Bydgoszcz Emilianowo.





## Infrastruktura kolejowa w rejonie Trójmiasta



Podstawowy układ sieci kolejowej PKP PLK S.A. z zaznaczonymi liniami numer 9 Gdańsk–Warszawa 131 – Tczew - Śląsk i linią 201 Gdynia – Bydgoszcz Emilianowo

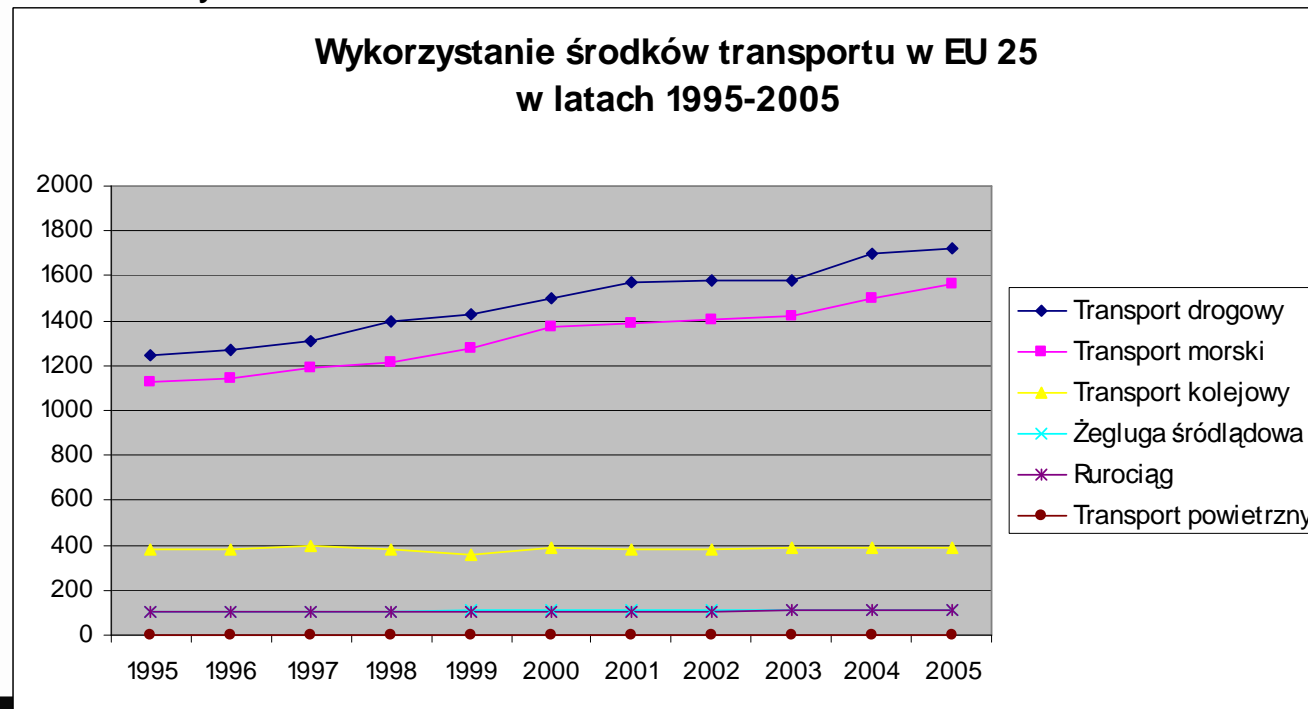




## Wyzwania stojące przed systemami połączeń

W drugiej połowie XX wieku w transporcie lądowym nasilała się rywalizacja pomiędzy transportem kolejowym a transportem drogowym. Szereg czynników sprawiło, że po początkowej znacznej dominacji kolei w przewozie towarów, od lat 60 przewaga transportu drogowego stawała się coraz bardziej widoczna.

W roku 2006 w porównaniu do 2005 przewozy wewnętrzne wszystkimi rodzajami transportu w 27 krajach UE wzrosły o 5%.





## Wady i zalety różnych rodzajów transportu

Każdy rodzaj transportu posiada swoje wady i zalety:

Parametr	Transport		
	drogowy	kolejowy	kombinowany
Możliwość transportu „door-to-door”	+	-	+
Elastyczność - łatwe dostosowanie się do wymagań klienta (załadowcy) co do miejsca i czasu załadunku i rozładunku	+	-	+
Zdolność do przewożenia w określonym korytarzu transportowym dużej masy ładunku na duże odległości	-	+	+
Transport przyjazny dla środowiska	-	+	+
Regularność i punktualność, dostawy „just in time”	-	+	+
Niewrażliwość na warunki pogodowe	-	+	+
Bezpieczeństwo	-	+	+







## Perspektywy rozwoju transportu kombinowanego

**Działania UE na rzecz poprawienia wykorzystania infrastruktury transportowej:**

**1) 17.04.2008 konferencja UIC „Transport Intermodalny w Europie do roku 2015”.**

**2) Prezentacja studium DIOMIS (Developing Infrastructure and Operating Models for Intermodal Shift).**

**Według powyższych źródeł:**

- **Spodziewany wzrost przewozów transportem kombinowanym do roku 2015 (bez Ro – La) do 268 mln ton, to jest o 113 % w porównaniu z rokiem 2005 (roczny przyrost 7,9%);**
- **Konieczny wzrost produkcji przemysłowej dla pokrycia zapotrzebowania na wagony, nadwozia wymienne, urządzenia przeładunkowe;**

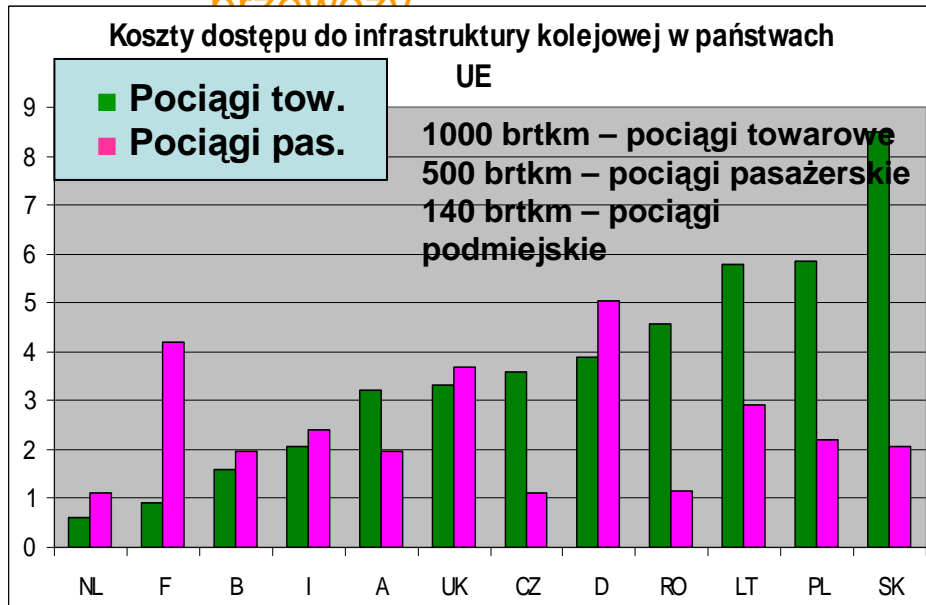


➤ **Przewiduje się, że 20% transportu pochodzących od małych i średnich przedsiębiorstw wróci do przewozów kolejowych.**

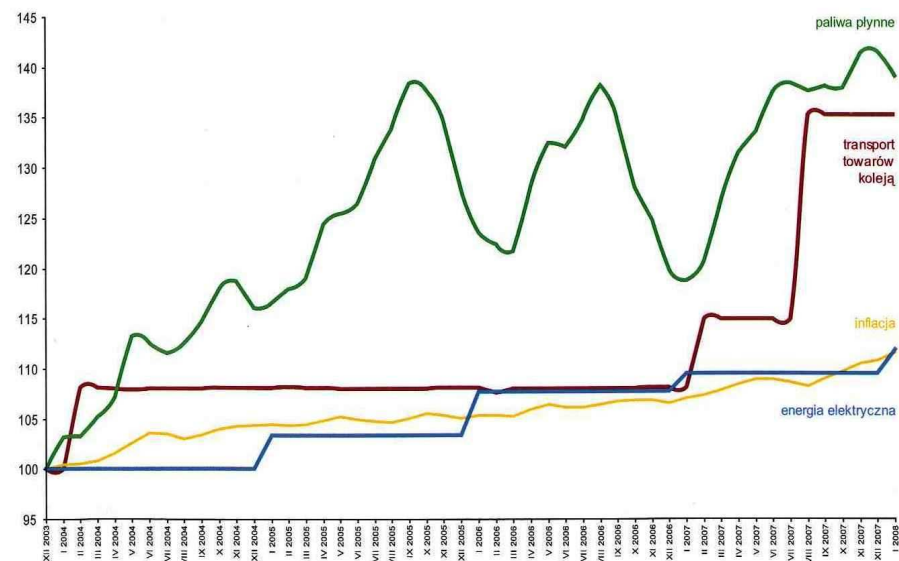


# Wpływ kosztów dostępu do infrastruktury na

PRZEMYSŁ



Wykres 2.2. Ceny transportu towarów koleją w okresie od XII 2003 do XII 2007 w stosunku do inflacji oraz zmian cen paliw i energii elektrycznych (XII 2003 = 100)



Źródło: Transport szynowy statystyki i analizy 2/2008





## Systemy połączeń - Wnioski

**Aby zapewnić odpowiednie Systemy Połączeń portów Trójmiasta z Centrami Logistycznymi / miejscem przeznaczenia / nadania ładunku konieczne jest zapewnienie:**

- Zrównoważonego rozwoju transportu kolejowego i drogowego;
- Integracja obu gałęzi transportu – organizacji łańcucha transportowego w postaci

przewozów kombinowanych kolejowo – drogowych;

- Inwestycje w infrastrukturę transportową : zelektryfikowanie i poprawienie parametrów linii numer 201 Gdynia – Bydgoszcz Emilianowo, stworzenie alternatywnych dla drogi ekspresowej S6 dróg dojazdu do portów;

**W zakresie eksploatacji konieczna jest poprawa wskaźników dla systemów połączeń kolejowych, co może być osiągnięte poprzez:**

- Podniesienie średniej prędkości handlowej pociągów – poprawienie wskaźników wykorzystania wagonów, lokomotyw i maszynistów – spadek kosztów dzięki lepszej efektywności;
- Skrócenie czasów operacji za- i rozładunkowych oraz czynności związanych z

przygotowaniem pociągu do jazdy oraz zakończeniem jego biegu

- Obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.





CTL LOGISTICS

Dziękuję za uwagę

Piotr Dybowski  
Dyrektor Biura Nowych Technologii  
Przewozu  
CTL Logistics S.A., 00-609 Warszawa  
Aleja Armii Ludowej 26  
[www.ctl.eu](http://www.ctl.eu)  
Tel. (+48) 22 549 3195, fax (+48) 22 549  
3203  
Mobile (+48) 608 285 295  
E-mail: [piotr.dybowski@ctl.pl](mailto:piotr.dybowski@ctl.pl)

CONNECTING EUROPE

CONNECTING EUROPE

CONNECTING EUROPE

CONNECTING EUROPE

CONNECTING EUROPE