

Henryk Zielaskiewicz
PKP CARGO SA

Kolejowa infrastruktura logistyczna w aspekcie kryzysu gospodarczego oraz zmian na rynku TSL

Autor artykułu przedstawia główne trendy zmian na rynku TSL w zakresie punktowej infrastruktury logistycznej o charakterze kolejowym. Wskazuje konieczność dalszego dostosowywania jej ilości i jakości do standardów krajów byłej UE-15, kładąc nacisk w szczególności na rozwój sieci terminali intermodalnych oraz nowoczesnych punktów przeładunkowych. W artykule przeanalizowano przykłady planów oraz stanu faktycznego pod względem infrastruktury niektórych przedsiębiorstw transportu kolejowego.

Analiza rynku Transportowo – Spedycyjno – Logistycznego (TSL) w naszym kraju wskazuje, iż przez ostatnie kilka lat cechował się on stosunkowo dużym wzrostem, w granicach 12 – 13% rocznie. Tempo rozwoju tego rynku w nowych krajach Unii Europejskiej było w znacznej mierze związane z rozwojem gospodarczym oraz wzrostem wymiany handlowej. Po okresie stabilizacji oraz pewnego rodzaju uporządkowania, a następnie znaczącego wzrostu, niestety nastąpił czas istotnego zahamowania rozwoju gospodarczego. Przewiduje się, iż okres zmniejszenia tempa rozwoju gospodarczego będzie trwał kilka lat. Na naszym rynku pojawiło się szereg dużych firm logistycznych, liberalizacja rynku transportu kolejowego spowodowała na nim ostrą walkę konkurencyjną. Licencje na wykonywanie kolejowych przewozów towarowych posiada już 76 firm; w praktyce wykonuje je ponad 40. Coraz trudniej jest dostać się na ten rynek, wzrasta również bariera dostępu. Ważnym elementem konkurencji jest możliwość oferowania klientom kompleksowych usług, które zapewnia, coraz więcej wartości dodanej po relatywnie niskiej cenie. Utrzymanie się oraz rozwój na tak trudnym rynku będą mogły zapewnić sobie firmy elastycznie reagujące na jego potrzeby, oraz posiadające środki techniczne do świadczenia usług oczekiwanych przez klientów.

Istotną cechą najbliższego okresu w gospodarce, związanej z kryzysem rynków

światowych, może być nadprodukcja, co z kolei przyczyni się do zwiększenia zapotrzebowania na powierzchnie składowe. Sytuacja ta wynika z jednej strony, przede wszystkim ze zmniejszonego popytu na niektóre dobra, natomiast z drugiej strony – głównie z pewnych ograniczeń producentów w zakresie możliwości zmniejszenia produkcji i ich niepewności, co do dalszych wahań na rynku. Obecnie występujący kryzys gospodarczy ma charakter tymczasowy, to jest zgodnie z przewidywaniami analityków może potrwać maksymalnie 1 – 4 lata. Należy spodziewać się po tym okresie powrotu hossy dla gospodarki na świecie. Jest to też dobry czas, aby przygotować nowoczesną infrastrukturę logistyczną w tych segmentach rynku TSL, w których występują braki. Z uwagi na dużą dynamikę rozwoju naszego kraju w latach po przystąpieniu do UE, pod względem wzrostu gospodarczego sytuacja Polski wygląda nieco korzystniej, niż niektórych krajów wysoko rozwiniętych, w których rok 2009 może przynieść ujemne wskaźniki PKB. W przypadku Polski, zakłada się przyrost PKB na poziomie 2 – 3%, co jednak będzie oznaczało spadek o 2 – 3 punkty w porównaniu z okresem sprzed kryzysu. Impas gospodarki na pewno wpłynie na spadek wielkości potoków ładunków przepływających przez nasz kraj, jednak główny trend wzrostu ilości ładunków wysoko przetworzonych (tak zwanych High tech) będzie nadal zachowany, co powinno przekładać się na dalszy przyrost ładunków intermodalnych w Polsce. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, inwestycje w zakresie kolejowej logistycznej infrastruktury punktowej powinny być nadal realizowane. Należy także w tym miejscu zaznaczyć, iż Polska ma bardzo dużo do nadrobienia pod tym względem w stosunku do krajów byłej UE-15 i tak naprawdę, poza nielicznymi przypadkami, nasza sieć kolejowa nie posiada nowoczesnego zaplecza logistycznego, co również powinno determinować polski rynek do ożywienia w tym zakresie.

Większość państw Europy Zachodniej i Południowej dysponuje obecnie bardzo dobrze rozwiniętą siecią centrów logistycznych i terminali intermodalnych, połączonych właściwej jakości liniami kolejowymi oraz drogami kołowymi, co pozwala na płynny przepływ ładunków konteneryzowanych. Polska chcąc stać się pełnowartościowym parterem tych krajów w zakresie wymiany handlowej (z trendem wzrostu przewozu ładunków w kontenerach) musi priorytetowo dążyć do dostosowania zarówno infrastruktury liniowej, jak i punktowej o charakterze kolejowym, do standardów krajów zachodnich, a w szczególności jej ilości oraz jakości świadczonych usług logistycznych.

Nieco inaczej wygląda sytuacja rynku infrastruktury logistycznej, związanej głównie z transportem samochodowym. Polski rynek tych powierzchni magazynowych w ostatnich latach stał się jednym z najbardziej rozwiniętych w Europie Środkowej i Wschodniej. Z uwagi na atrakcyjne położenie, międzynarodowi operatorzy logistyczni coraz częściej uznają nasz kraj jako bardzo atrakcyjne miejsce na budowę swoich magazynów. Analitycy tego rynku przewidują, iż trend ten będzie utrzymywał się jeszcze przez najbliższe kilka lat z niewielką tendencją spadku w okresie kryzysu gospodarczego, dając tym samym szansę Polsce na miano „magazynu Europy”. Nasz kraj jest ważnym węzłem komunikacyjnym, przez który przebiegają cztery korytarze transportowe. Istotnym elementem, mającym wpływ na decyzje wyboru lokalizacji, jest również duża konkurencyjność kosztów najmu i obsługi magazynowej. Obserwując aglomeracje i ich okolice widzimy, iż handel oraz usługi zmieniają swoją postać, powstają duże supermarkety, a nawet całe ich kompleksy, natomiast wokół miast tworzone są liczne magazyny i centra dystrybucji. Duże magazyny i świadczone w nich usługi sprawiają, iż obiekty te tworzą charakter centrów logistycznych o charakterze monotransporto-

wym. Największe skupiska powierzchni magazynowych znajdują się w okolicach Warszawy, Poznania, Wrocławia, i na Śląsku. Niestety większość z tych obiektów nastawiona jest na obsługę przez transport drogowy. Przewidując pewne zmiany w przyszłości, liczna grupa deweloperów i firm logistycznych stara się ulokować swoje obiekty wzdłuż głównych linii kolejowych. Przykładem są obiekty magazynowe wzdłuż linii E-20 przed Warszawą w okolicach Teresina i Błonia (na przykład obiekty Tesko, Metropol Park Błonie). Daje to możliwość korzystania z transportu kolejowego w przypadku, gdyby opłacalność korzystania z tej gałęzi transportu na skutek zmiany polityki transportowej państwa wzrosła.

Ostatnie dziesięciolecie funkcjonowania rynku kolejowych przewozów towarowych w Europie przyniosło wiele zmian w zakresie uwarunkowań, zarówno w jego ramach, jak również w otoczeniu politycznym, gospodarczym, ekonomicznym, społecznym, techniczno – technologicznym. Świadomość konieczności zmian funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych w Polsce w ostatnich latach wydaje się być wprost proporcjonalna do dwóch głównych determinant, to jest trendów zmian w zakresie roli transportu kolejowego na rynku TSL w Europie Zachodniej i Środkowej, jak również dalszej systematycznej utraty udziałów w rynku na rzecz transportu drogowego. Pierwszy z nich nabral szczególne znaczenia w sytuacji przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i konieczności liberalizacji rynku rodzimego oraz otwarcia rynku kolejowego dla zagranicznych przewoźników. Dostosowanie taboru, sprzętu, jak również infrastruktury logistycznej jest już nie tylko elementem wpływającym na konkurencyjność przedsiębiorstw kolejowych w Polsce, ale koniecznością zapewniającą wdrożenie standardów unijnych, jak i możliwością efektywnej wymiany handlowej pomiędzy krajami starej „piętnastki” oraz z krajami zza obecnej wschodniej granicy UE. Niestety od dłuższego czasu nie nadążamy za przemianami, jakie następują w tej dziedzinie. Funkcjonowanie i rozwój sieci transportowych oraz związane z tym trendy w dystrybucji ładunków wpływają obecnie na obraz łańcuchów i systemów dostaw, które najczęściej przybierają kształt dużych sieci logistycznych, pełniących istotną rolę elementów infrastruktury dla sieci gospodar-

czych. Tak więc, w rozwoju usług TSL zmierzających do logistycznych koncepcji łańcuchów dostaw, a w dalszym etapie do sieci logistycznych, w których (przy właściwej polityce państwa) ekologia może i powinna odgrywać duże znaczenie, istotną rolę w rozwoju systemu logistycznej obsługi kraju odgrywać będzie komodalność jako wydajne ogniwo zaangażowania różnych form transportu, działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Przytoczona definicja sieci odzwierciedla właściwe kierunki przemian w towarowym transporcie. Są to sieci powiązanych firm, które działają na zasadzie wzajemnej współpracy, wspólnie kierują i usprawniają przepływy ładunków oraz informacji, jak też wspólnie kontrolują procesy zachodzące w łańcuchu dostaw¹.

Przedsiębiorstwa zajmujące się kolejowym transportem w Europie Zachodniej to już nie typowe kolejowe firmy sprzed kilkunastu lat, ale duże korporacje firm świadczących wielogałęziowe usługi transportowe o wysokiej jakości, z niezbędną gamą usług spedycyjno-logistycznych (przede wszystkim za sprawą nowoczesnego taboru, sprzętu, ale również platformy centrów logistycznych, połączonej dobrej jakości infrastrukturą liniową).

W latach świetności kolejowego transportu towarowego jednym z największych atutów przedsiębiorstwa było posiadanie rozległej sieci bocznic oraz stacji towarowych z punktami ładunkowymi, zapewniających dostęp do niej dla klientów. Wieloletnia deprecjacja infrastruktury i taboru, a tym samym jakości usług kolei przy tańszych, niejednokrotnie lepszych oraz bardziej elastycznych usługach transportu drogowego, spowodowało sukcesywny spadek liczby punktów taryfowych, na których obsługiwane były przesyłki. Dodatkowo, konieczność ponoszenia wysokich kosztów związanych z utrzymaniem logistycznej infrastruktury punktowej sprawia, iż pod względem biznesowym (brak rentowności) dalsze funkcjonowanie większości z nich pozostaje pod znakiem zapytania. Uwarunkowania ekonomiczne nakazują zamykanie nierentownych bocznic czy też ładowni. Jednak mając na uwadze potrzeby klientów, a tym samym konieczność odzyskania niektórych rynków, bądź przejście ich z za-

mkniętych punktów przeładunku towarów na przykład tak zwanej drobnicy, przedsiębiorstwa kolejowego transportu towarowego powinny modernizować niektóre istniejące i budować lub współuczestniczyć w budowie nowych, dobrze wyposażonych pod względem technicznym oraz sprawnie funkcjonujących pod względem organizacyjnym punktów koncentracji prac ładunkowych i usług logistycznych, terminali intermodalnych w lokalizacjach, w których istnieją duże potoki stosownych ładunków oraz centrów logistycznych, które mogłyby skutecznie zastąpić dotychczasową infrastrukturę logistyczną. Nowa infrastruktura logistyczna dedykowana jest do klientów oferujących do przewozu towary wysoko przetworzone oraz drobnicę. Obsługa towarów masowych wymaga zgoła innego podejścia.

Nowe relacje rynkowe w istotnym stopniu wpływają na konieczność budowania całych łańcuchów dostaw, w których ważnymi elementami jest czas dostawy, jakość oraz cena. Idąc dalej zgodnie z tą myślą, a jednocześnie uwzględniając to, iż firmy przedkładają ponad hasła o konieczności ochrony naszego środowiska naturalnego i ekologii względy ekonomiczne oraz fakt, iż wraz z minionym okresem w Polsce skończyła się gospodarka nakazowa w zakresie wyboru środka transportu, należy stworzyć uwarunkowania, które pozwolą zwiększyć wykorzystanie transportu kolejowego. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż w Polsce jest około 60% linii zelektryfikowanych. Przedsiębiorstwa transportu kolejowego same bez pomocy państwa nie są w stanie zmienić niekorzystnych trendów w podziale rynku transportowego. Taką pomoc zapewniły kraje zachodnie swoim kolejom w różnej formie, (na przykład bezpośrednia pomoc finansowa po wybudowaniu terminalu kontenerowego, zwolnienia z opłat podatkowych dla firm korzystających z transportu kolejowego, odpowiednie uregulowania prawne umożliwiające przewożenie ładunków transportem drogowym do terminali i z terminali w okresach zakazu poruszania się ciężkiego transportu samochodowego, dofinansowanie do utrzymania i modernizacji infrastruktury liniowej).

Elementy te determinują dążenie do wykorzystania spójnych systemów transportowych, w których łączone są poszczególne gałęzie transportowe. Ostat-

¹ M. Ciesielski, Sieci Logistyczne Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2002.

nie dziesięciolecie to też dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych z uwagi na zalety zintegrowanej jednostki ładunkowej, jakim jest kontener i związane z tym między innymi:

- bezpieczeństwo ładunku
- możliwość clenia przesyłki w miejscu przeznaczenia
- szybki przeładunek w portach, na styku różnych szerokości torów, itp,
- możliwość czasowego magazynowania przesyłek na terminalach kontenerowych
- możliwość śledzenia przesyłki na całej drodze, niezależnie od środka transportu.

O ile pod względem terminali kontenerowych istnieją szanse na umiarkowany optymizm, to w chwili obecnej kolejowe przedsiębiorstwa transportowe w zasadzie nie posiadają nowoczesnych magazynów. Większość terminali przeładunkowych (w tym o charakterze magazynowym), poza kontenerowymi, zlokalizowanych jest na granicy wschodniej przy styku toru szerokiego 1520 mm oraz o prześwicie 1435 mm. Dostosowane są one przede wszystkim do składowania materiałów masowych, takich jak ruda, węgiel, wyroby stalowe oraz paliwa płynne. Stan tych terminali, poza niektórymi, z uwagi na pracujący tam sprzęt ocenić można tylko jako zadawalający. Terminale te posiadają duże zdolności przeładunkowe, lecz przestarzały sprzęt i technologie przeładunku powodują, iż koszty eksploatacji są stosunkowo wysokie.

Przedstawione w tabeli 1 powierzchnie przeznaczone do składowania na kolejowych przejściach granicznych, użytkowane są przez PKP CARGO SA; oprócz nich znajdują się inne, mieszczące się na prywatnych terminalach przeładunkowych. Mając na uwadze, iż 60% przeładunków na granicy wschodniej realizowana jest przez prywatnych przeładowców, ich zdolności magazynowe są odpowiednio duże. PKP CARGO SA nie przeładowuje gazu. Czynności te wykonują prywatne firmy. Z obserwacji rejonu przeładunkowego Małaszewicze wynika, iż większość z nich stara się powiększyć swoje magazyny.

Z uwagi na wysokie koszty inwestycji, stosunkowo wolno ulegają przemianom terminale kontenerowe, które są swoistymi magazynami. Coraz częściej klienci wykorzystują kontener jako końcowy magazyn, przed dostarczeniem części lub półproduktów na taśmy produkcyjne. Obsłu-

Tab. 1. Zestawienie wielkości magazynów, ramp przeładunkowych i placów składowych będących w użytkowaniu PKP CARGO SA na wschodnich granicach.

Lp.	Nazwa	Jm.	Ilość	Uwagi
Rejon Graniczny Braniewo				
1	Rampa	m ²	4,243	Planowana modernizacja
Rejon Graniczny Terespol/Małaszewicze				
Terminal Unwersalny I 2				
1.	Magazyn	m ²	400	Planowana modernizacja
2.	Plac składowy	m ²	9,800	w tym 3 600 m ² zasobnik na ładunki masowe. Trwa proces modernizacji urządzeń przeładunkowych
Terminal Kontenerowy T3				
1.	Plac składowy	m ²	4,888	
Terminal Kowalewo				
1.	Magazyn (wista)	m ²	21,360	
2.	Rampy	m ²	181,118	
Terminal Podądków				
1.	Rampy	m ²	3,720	
Terminal Braniewo				
1.	Plac składowy	m ²	14,040	
2.	Rampy	m ²	19,431	
Rejon Graniczny Medyka/Żurawica				
1	Estakada I (ruda)	ton	10 000	przy tej estakadzie jest również składowisko o pojemności 70 tys. ton, pow. ok. 5400 m ²
2	Estakada II (ruda)	ton	10 000	przy tej estakadzie jest również składowisko o pojemności 90 tys. ton, pow. ok. 8500 m ²
Rejon Graniczny Doruchów				
1	Corpuak rampy rozładunkowe	m ²	12 000	Planowana modernizacja i rozbudowa
2	Chelm	m ²	18 000	Planowana modernizacja i rozbudowa

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2. Obecne oraz docelowe parametry terminali intermodalnych oraz przeładunkowych GRUPY PKP CARGO SA.

Lokalizacja	Ogólna powierzchnia możliwa do zagospodarowania	Powierzchnia terminala		Powierzchnia do składowania		Przybliżona pojemność terminala	
		Ha	m ²	Ha	m ²	TEU	
jednostki	Ha	obecna	docelowa	obecna	docelowa	obecna	docelowa
Małaszewicze	2,22	7,0	8,10	4 606	33 000	160	3820
Głhwa Solnica	9	0,5	14,00	36 000	43 728	1400	3500
Żurawica (terminal przeładunkowy)		0,6	-	1 000	-	350	-
Medyka	28,0		4,50		25 000		2500
Poznań Kobylnica	0,2	0,9	1,10	4 300	8 320	470	802
Poznań Francowo	28,5		5,00		24 000		2400
Wrocław Gądów (punkt koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych)	7,3	-	7,00	-	10 000	-	1200
Warszawa Wschodnie (punkt koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych)	0,7	-	2,98	-	34 000	-	3000
Warszawa Praga (terminal Cargosped)	2,2	2,0	4,20	16200	33 200	1000	3500
Wława	5,4	2,2		20 450		500	1500
Rzepin (terminal przeładunkowy)	6,4	1,24		1 600		240	
Olszów Tomiński	9,6		8,00		23 200		2400
Razem wszystkie lokalizacje	108,40	21,27	55,55	88216	224428	4240	24220

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3. Terminale przeładunkowe i magazyny PS Trade Trans Sp. z o.o.

Lp.	Terminal	Zakres działania	Podstawowe budowle	Urządzenia	Rodzaje torów na terminalu
1	Terminal Przeładunkowy Wólka k/Małaszewicz (własność PSTT)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek, składowanie i pakowanie nawozów itp. oraz towarów masowych i sztucznych; skład celny; możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – wagon wagon – plac / magazyn – wagon wagon – samochód, 	<ul style="list-style-type: none"> magazyn / plac – samochód magazyn 2.450 m² plac składowy 5.000 m²; 	<ul style="list-style-type: none"> 2 dźwigi DS o udźwigu 10t maszyny przemysłowe TEREX-ATLAS o udźwigu 11t – szt. 2 ciągnik szynowo-drogowy, wózki widłowe, ładowarka kołowa HSW534C, stanowisko pakowania nawozów wraz z zespołem przenośników taśmowych 	normalne szerokie
2	Terminal Przeładunkowy Zaborze k/Małaszewicz (własność PSTT)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek, składowanie towarów sztucznych, paletyzowanych i pakowanych, przeładunek i magazynowanie artykułów rolno-spożywczych skład celny możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – samochód / magazyn / plac wagon – plac/magazyn – wagon wagon – samochód, magazyn / plac – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> 2 magazyny o łącznej powierzchni 3.670 m² w tym 4 komory izolowane termicznie plac składowy 2.000 m² 	<ul style="list-style-type: none"> wózki widłowe przeładunek do materiałów sypkich rampa załadunkowa przy torze szerokim 	szeroki
3	Terminal Przeładunkowy Dorohusk (własność PSTT)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek i magazynowanie rolnych towarów sypkich (szuta, zboża, rzepak itp.) z możliwością składowania w 4 silosach przeładunek, składowanie i magazynowanie ładunków sztucznych, towarów na paletach, w workach i big-bagach, wyrobów stalowych i surowców mineralnych agencja celna możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – wagon wagon – plac / magazyn – wagon wagon – samochód, magazyn / plac – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> magazyn z zadaszonymi rampami o łącznej powierzchni 2.400 m² plac o powierzchni 9.500 m² punkt przesyłowo-magazynowy rolnych towarów sypkich 	<ul style="list-style-type: none"> zautomatyzowany węzeł przesyłowy rolnych towarów sypkich silosy o pojemności 300 m³ waga samochodowa ciągnik szynowo – drogowy wózki widłowe maszyna przemysłowa TEREX-ATLAS o udźwigu 11t 	normalne szerokie
4	Railport TT Medyka (własność PSTT)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek, składowanie i magazynowanie towarów sypkich masowych oraz towarów sztucznych o masie jednostkowej do 40 ton, towarów paletyzowanych i paczkowanych agencja celna możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – wagon wagon – plac / magazyn – wagon wagon – samochód, magazyn / plac – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> magazyn z rampami kolejowymi i dokami samochodowymi o powierzchni użytkowej 4.452 m² i powierzchni składowania 3.556 m² plac manewrowo-składowy o łącznej powierzchni utwardzonej 9.550 m² utwardzony plac składowy w obrębie pracy suwnic bramowych o powierzchni 1.680 m² 	<ul style="list-style-type: none"> 2 suwnice bramowe o nośności 16 t i 40 t maszyna przemysłowa TEREX-ATLAS o udźwigu 11t 2 wagi elektroniczne wagonowe na torze normalnym i szerokim waga samochodowa wózki widłowe ciągnik szynowo – drogowy 	normalne szerokie
5	Transgaz SA Małaszewicze (63,96% udziałów)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek i składowanie gazów skroplonych takich jak: propan, butan, propan-butanol, propylen, izobutan itp. możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – wagon wagon – zbiorniki – wagon zbiorniki – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> stanowisko przeładunku gazu płynnego zbiorniki magazynowe V=500 m³ stanowisko załadunku autocystern 	waga samochodowa	normalne szerokie
6	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe UKPOL Sp. z o.o. Werchrata (50% udziałów)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek towarów luzem, na paletach, workowanych, w beczkach, drewna i papieru, stali składowanie materiałów sypkich i sztucznych, możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – wagon wagon – plac – wagon wagon – samochód plac – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> front przeładunkowy o dł. 650 m – rampa i tory: szeroki i normalny, plac składowy o pow. 20.000 m² 	<ul style="list-style-type: none"> do dyspozycji sprzęt przeładunkowy wynajmowany do przeładunku w zależności od potrzeb 	normalne, szerokie
7	Terminale Przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o.o. (50% udziałów)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek, składowanie i przechowywanie materiałów masowych sypkich i towarów sztucznych możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> wagon – wagon wagon – plac – wagon plac – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> terminal przeładunkowy w Medyce, materiały sypkie, front przeładunkowy o dł. 350 m – rampa z torami szerokim i normalnym terminal przeładunkowo – składowy w Sławkowie, materiały sypkie, sztuczne, place składowe o łącznej pow. 23.000 m² 	<ul style="list-style-type: none"> do dyspozycji sprzęt przeładunkowy wynajmowany w zależności od potrzeb, wywołarka wagonowa, układ taśmociągów przesyłowych, zwalowarka 	normalne, szerokie

Tab. 3. Ciąg dalszy

Lp.	Terminal	Zakres działania	Podstawowe budowle	Urządzenia	Rodzaje torów na terminalu
8	Trade Trans Karys Wola Baranowska (60,3% udziałów)	<ul style="list-style-type: none"> przeładunek, składowanie i magazynowanie wszelkich towarów masowych, sztukowych i paczkowanych, skład celny możliwości przeładunku: <ul style="list-style-type: none"> ✓ wagon – wagon ✓ wagon – plac/magazyn – wagon ✓ wagon – samochód ✓ plac/magazyn – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> hala przeładunkowo – magazynowa z torami: normalny, szeroki z powierzchnią składowania 2.000 m² plac składowy – 9.000 m² front przeładunkowy o dł. 150 m – rampa z torami szerokim i normalnym wiatła składowa o pow. 300m² 	<ul style="list-style-type: none"> suwnica 8 t w hali w dyspozycji dźwigi o udźwigu 18t, 40t, 75t, ciągnik torowy szynowy, wózki widłowe o udźwigu od 2,5t do 28t. 	normalne, szerokie
9	Bocznica w Kole z placem składowym (dzierżawa)	<ul style="list-style-type: none"> składowanie i załadunek na wagony maszyn, urządzeń, elementów sztukowych o wielkich gabarytach, dowóz samochodami, wywóz koleją, 	<ul style="list-style-type: none"> plac przeładunkowo – składowy o pow. 8.000 m² z rampą i torem kolejowym dł. 400 m. 	<ul style="list-style-type: none"> komplet podnośników hydraulicznych mobilna rampa załadunkowa, wózki widłowe, urządzenia dźwigowe wynajmowane w zależności od potrzeb 	normalny
	Tor wyładunkowy w Kuźnicy Białostockiej (dzierżawa)	<ul style="list-style-type: none"> bezpośredni przeładunek wagon szeroki – samochód materiałów sypkich możliwości przeładunku wagon – samochód 	<ul style="list-style-type: none"> 100 m toru szerokiego 	<ul style="list-style-type: none"> urządzenie przeładunkowe wynajmowane w zależności od potrzeb 	szeroki
	Magazyn Warszawa Żerań Park (dzierżawa)	<ul style="list-style-type: none"> magazynowanie i składowanie towarów sztukowych, pakowanych i paletyzowanych możliwość dowozu i wywozu towarów koleją i samochodami 	<ul style="list-style-type: none"> magazyn wysokiego składowania o pow. 4.500 m² plac składowy 700 m² tor normalny przy rampie magazynu 	<ul style="list-style-type: none"> wózki widłowe 	normalny
	Magazyn w Krakowie (dzierżawa)	<ul style="list-style-type: none"> magazynowanie towarów sztukowych, pakowanych i paletyzowanych możliwość dowozu i wywozu towarów koleją i samochodami 	<ul style="list-style-type: none"> magazyn o pow. 4.200 m² z rampą kolejową 	<ul style="list-style-type: none"> wózki widłowe 	Normalny

Opracowano na podstawie danych PS Trade – Trans.

ga w systemie „dokładnie na czas”, gdy na terminal przybywa cały skład złożony z 30 - 35 kontenerów 40”, a klient do dziennej produkcji w określonych porach dnia potrzebuje kilku kontenerów, powoduje konieczność przygotowania odpowiednich powierzchni składowych na terminalach. Zapotrzebowanie na powierzchnie składowe na terminalach kontenerowych w głębi lądu wynika z droższych opłat za składowanie kontenerów na terminalach portowych, co spowodowane jest między innymi dużym rozwojem tych przewozów. Program modernizacji i rozbudowy terminali kontenerowych rozpoczął największy w naszym kraju przewoźnik, jakim jest PKP CARGO SA. W trakcie procesu modernizacji są takie terminale, jak w Kobylnicy pod Poznaniem, w Małaszewiczach oraz w Gliwicach. Niedawno uruchomiony został punkt przeładunku kontenerów w Rzepinie, opracowywana jest dokumentacja budowy terminali w Ostaszewie Toruńskim, Medyce, Poznaniu Franowie oraz Koninie. W najbliższych latach przeprowadzona zostanie modernizacja oraz rozbudowa terminala na stacji Warszawa Praga. Ten program działań umożliwi zwiększe-

nie powierzchni składowych o dodatkowe 20 000 TEU. Większość z tych terminali po trwającej rozbudowie posiadać będzie rezerwy terenów umożliwiające ich dalszą rozbudowę.

Prywatni operatorzy także planują budowę nowych terminali: firma Polzug w Kórniku pod Poznaniem, w Dąbrowie Górniczej oraz pod Wrocławiem; firma PCC w Szczecinie i Kutnie. W tym segmencie przewozów zamierzenia w zakresie rozbudowy infrastruktury punktowej są obiecujące, natomiast związane z innymi ładunkami, z uwagi na znaczące koszty realizacji nowoczesnej infrastruktury logistycznej, przebiegają znacznie wolniej.

Liderem pod tym względem wśród firm spedycyjnych, funkcjonujących na rynku kolejowych przewozów towarowych, jest niewątpliwie firma PS Trade – Trans. Firma, w której znaczący pakiet akcji posiada PKP CARGO SA, sukcesywnie wdraża program budowy nowoczesnych terminali przeładunkowych. W ostatnich latach wybudowała dwa nowe terminale na przejściach granicznych z Ukrainą; w Medyce oraz w Dorohusku. Modernizowane oraz rozbudowywane są również jej terminale w Małaszewiczach na tak zwanych termi-

nalach leśnych Zaborze, Kowalewo oraz Wólka, a w trakcie budowy jest terminal przeładunkowy w Sławkowie.

Firma posiada plany budowy nowych terminali przeładunkowych, wyposażonych w powierzchnie magazynowe. Terminale, które planuje się zlokalizować we Wrocławiu, Warszawie oraz Koninie, będąc odpowiednikami niemieckich Railportów, stanowiąc będą styk dwóch gałęzi transportowych. Należy ocenić, iż działania tej firmy są zgodne z oczekiwaniami klientów. Budowanie nowoczesnej infrastruktury logistycznej z pewnością pozwoli na stopniowe przekształcanie się firmy ze spedytora w operatora logistycznego, który w swojej ofercie może zapewnić klientom tworzenie oraz nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem całych łańcuchów dostaw. Jest to niezbędny element w zagwarantowaniu odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług.

Niekorzystne trendy w zakresie udziału w ogólnej ilości przewożonych ładunków transportem kolejowym mogą być zmienne pod warunkiem istotnej poprawy jakości świadczonych usług. Wymaga to jednak stworzenia sieci nowoczesnej, punktowej infrastruktury logistycznej.