

Iwo Nowak
Henryk Zielaskiewicz¹

Możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury PKP SA przy tworzeniu centrów logistycznych — lokalizacja w rejonie Małaszewicz

Współczesny rynek usług transportowych jest bardzo wymagający. Utrzymanie się działających na nim firm oraz ich rozwój rodzi konieczność sprostania wysokim wymaganiom klientów w zakresie jakości świadczonych usług. Zaspokojenie oczekiwań klientów powoduje potrzebę odejścia od tradycyjnego pojmowania usług przewozowych, podniesienia progu dotychczasowych standardów i wdrożenie w firmie pełnej orientacji rynkowej. Przedsiębiorstwa towarowego transportu kolejowego, aby konkurować z transportem samochodowym muszą w istotny sposób zmienić jakość, a zarazem zakres świadczonych usług.

Klienci coraz częściej wymagają pojedynczego, wyraźnie wskazanego i solidnego partnera usług transportowych oraz przejrzystych łańcuchów transportowych w towarowym ruchu krajowym i międzynarodowym. Oczekują określenia poziomu jakości wykonania usługi i adekwatnej do niej ceny.

Działalność kolejowych firm przewozowych powinna być skierowana przede wszystkim na uzyskiwanie przewagi konkurencyjnej dzięki:

- szerszemu udziałowi w łańcuchu dostaw
- tworzeniu centrów logistycznych i organizacji punktów koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych oraz nowoczesnych terminali kontenerowych
- przedsięwzięciom modernizacyjno – inwestycyjnym w zakresie taboru wagonowego i trakcyjnego oraz nowoczesnym technologiom
- wzbogaceniu oferty firmy o nowe produkty logistyczne
- zapewnieniu wysokiego poziomu logistycznej obsługi klienta.

Przewoźnicy kolejowi powinni dążyć do tego, aby usługi świadczone przez firmy w coraz większym stopniu odgrywały w łańcuchu transportowym kluczową rolę. Dla osiągnięcia tego niezbędne jest dotarcie do poszczególnych klientów i zaproponowanie usługi kompleksowej, w której oprócz przewoźnika uczestniczyłyby inne podmioty obsługi obrotu towarowego. Współpraca ta musi zacząć się już na etapie negocjacji handlowych, a jej podstawowym celem jest zapewnienie możliwości realizacji kontraktu



jako przedsięwzięcia logistycznego, z uwzględnieniem różnych rodzajów środków transportu, przeładunku, składowania i konfekcjonowania towarów, badań jakościowych, organizacji i współpracy poszczególnych podwykonawców procesu logistycznego itp. Takie właśnie rozwiązanie z pewnością ma bardzo ważną zaletę: finalne koszty kompleksowej usługi są znacznie niższe od usług wykonywanych w ramach oddzielnych zleceń. Dla realizacji większości tego typu usług ważnym zagadnieniem jest jak najszybsze utworzenie przez kolejowe przedsiębiorstwa transportowe centrów logistycznych w lokalizacjach, które generują duże potoki ładunków. Jedną z sześciu wytypowanych lokalizacji są Małaszewicze.

Większość wymienionych i częściowo scharakteryzowanych elementów strate-

gii nowoczesnych firm transportowych stanowi jedną z kosztowniejszych części ich funkcjonowania z uwagi na konieczność poniesienia różnego rodzaju nakładów, co jest szczególnie widoczne przy tworzeniu centrów logistycznych o zasięgu międzynarodowym. Przykład takiego podmiotu w Duisburgu, gdzie w latach 1998 – 2003 roku wydano na jego tworzenie ponad 236 mln euro pokazuje, iż budowa przekracza możliwości pojedynczych przedsiębiorców, a realizacja w obecnych czasach wymaga zaangażowania

nie tylko kapitału i działań firm prywatnych, ale także władz lokalnych, instytucji naukowych oraz władz państwowych i unijnych. Wsparcie tych ostatnich powinno mieć charakter nie tylko finansowy, jak to miało miejsce we Włoszech, gdzie rząd Italii może pochwalić się efektywnymi inwestycjami (ponad 362 mln euro) w centra logistyczne w 10 strategicznych lokalizacjach oraz znacznymi subwencjami do sa-

mego transportu kolejowego, ale również inicjatywą prawodawczą, umożliwiającą rozwój logistyki o charakterze kolejowym. Tego rodzaju działania mają przede wszystkim na celu zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego oraz wyrównanie szans w stosunku do transportu samochodowego, który do tej pory miał znaczną przewagę pod tym względem, przede wszystkim z uwagi na brak konieczności ponoszenia kosztów tworzenia i utrzymania infrastruktury liniowej.

Mając to na uwadze, PKP CARGO SA planuje przyjąć pozycję bardziej inicjatora, niż budującego centra logistyczne, a inwestycje w poszczególnych lokalizacjach zmierzają do rozwoju strategicznych dla spółki elementów wspierających działalność podstawową przewoźnika, przy jednoczesnym zwiększeniu jakości usług oraz mających wspomagać tworze-

¹ Autorem zdjęć jest H. Zielaskiewicz (przyj. red.).

nie centrów logistycznych (na przykład przygotowanie terenów dla inwestora czy plany inicjatyw innowacyjnych). Jednym z najistotniejszych atutów PKP CARGO SA w działaniach zmierzających do ich realizacji jest możliwość dostępu do gruntów oraz infrastruktury PKP SA w atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym lokalizacjach. W szczególności, w zakresie rozwijania usług logistycznych z wykorzystaniem kolejowych przewo-

zów towarowych. Duża ilość tych nieruchomości stanowi obecnie nieużytki, bądź jest wykorzystywana w niewielkim zakresie. Plany PKP CARGO SA dają szansę na rewitalizację obiektów i odzyskanie klientów przez transport kolejowy w tych miejscach. Dlatego, mimo utraty dużej części rynku TSL na rzecz transportu samochodowego czy konkurencji wewnętrznej, rozległa sieć zaplecza PKP nadal może w pewnym zakresie stanowić o jej dużych możliwościach i potencjale polskich kolei. Działania takie wymagają zrozumienia i wsparcia ze strony właściciela nieruchomości, to jest ze strony PKP SA.

Pierwszą lokalizacją, w której rozpoczęto działania organizacyjne i inwestycyjne mające na celu utworzenie centrum logistycznego w formie odrębnego podmiotu gospodarczego, są właśnie Małaszewicze. Leżą one w II europejskim korytarzu transportowym na linii kolejowej E-20 Paryż – Moskwa, na granicy z Białorusią. Oprócz obsługi najważniejszego kolejowego przejścia granicznego na granicy wschodniej w zakresie przyjmowania i zdawania przesyłek, do podstawowych zadań tego rejonu należy przeładunek towarów przewożonych na osi Wschód – Zachód.

Położenie Małaszewicz na wspomnianej magistrali kolejowej E-20, której przedłużeniem jest magistrala transsyberyjska, stwarza dogodne możliwości przewozu kolejną towarów pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją i innymi krajami WNP oraz krajami Dalekiego Wschodu. Przez Małaszewicze przebiega również magistrala drogowa E – 2 Warszawa – Moskwa, a w przyszłości przebiegać będzie autostrada europejska A – 2 łącząca Berlin z Moskwą. W pobliżu projektowanego centrum logistycznego PKP znajdują się 3 drogowe przejścia graniczne z Białorusią: 1) towarowe w Koroszczynie; 2) osobowe w Terespolu; 3) towarowe i osobowe w Sławatyczach. Znajdujące się w odległości 35 km od Małaszewicz lotnisko wojskowe w Białej Podlaskiej w perspektywie najbliższych kilku lat straci swój wojskowy charakter i będzie wykorzystane jako port lotniczy cargo dla przewozów towarowych, a istniejąca infrastruktura lotniska może posłużyć jako baza centrum logistycznego. Sąsiedztwo lotniska towarowego stworzyłoby szansę na uzupełnienie oferty transportowej w rejonie Małaszewicz. Stacja Małaszewicze położona jest na 201,591 km linii magistralnej E – 20 Warszawa – Terespol. Na przejściu granicznym Małaszewicze – Terespol – Brześć dokonywana jest ostateczna odprawa ładunku w ruchu towarowym po torze normalnym. Jednym z zadań stacji jest obsługa terminali przeładunkowych. Stacja posiada tory o prześwicie 1 435 mm, jak i tory o prześwicie 1 520 mm.

Wyróżnia się następujące grupy torów:

- grupa przyjazdowo – odjazdowa Małaszewicze Południe – 8 torów
- grupa przyjazdowo – odjazdowa Małaszewicze Centralne – 21 torów
- grupa postojowa Małaszewicze Centralne – 5 torów
- grupa kierunkowo – odjazdowa Małaszewicze Rozrządowa – 16 torów.

Rejon graniczny Małaszewicz obejmuje stacje: Terespol, Kobylany, Małaszewicze, Bór, Chotyłów oraz terminale przeładunkowe. Łączna długość torów (bez

torów głównych linii E – 20) w rejonie granicznym wynosi: około 110 km torów o prześwicie 1 435 mm, natomiast torów o prześwicie 1 520 mm – około 70 km.

Przytaczając powyższe dane pragniemy przybliżyć wielkość istniejącej już infrastruktury technicznej, która w chwili obecnej niestety nie jest w pełni wykorzystywana. Małaszewicze z terminalami przeładunkowymi są obecnie największym suchym Portem Przeładunkowym na granicy wschodniej RP. Ma on możliwość przeładunku wszystkich rodzajów towarów, a jego obecna, dobową zdolność przeładunkowa (łącznie z firmami prywatnymi) oceniana jest na 23 – 25 tys. ton dobowo, to jest około 8 mln ton rocznie, co można porównać do potencjału przeładunkowego portu morskiego.

Oprócz opisanego Rejonu Przeładunkowego PKP SA Małaszewicze, w rejonie projektowanego centrum logistycznego znajdują się terminale przeładunkowe, które w mniejszym lub większym zakresie wykonują usługi o charakterze logistycznym, a mianowicie:

- Wolny Obszar Celny Małaszewicze (wraz z funkcjonującym tam terminalem Gaspolu oraz będącymi do dyspozycji klientów: bocznica z torem szerokim o długości 0,5 km z rampą do przeładunku towarów między wagonem a samochodem, placem składowym 10 000 m². Firma Jamer (właściciel bocznicy) oferuje usługi przeładunkowe, spedycji kolejowej i usługi składowania towarów. W pobliżu funkcjonuje również Posterunek Celny
- Terminal Drogowy Koroszczyn
- Terminal CPN „Naftobazy”.

Projektowane Centrum Logistyczne (CL) w Małaszewiczach zakłada nawiązanie współpracy z powyższymi jednostkami w obsłudze transportu towarowego, z wykorzystaniem różnych systemów transportowych. Z uwagi na fakt, iż terminale PKP CARGO SA w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicz wykonują najwięcej pracy przeładunkowej oraz mają duże możliwości rozwoju, poniżej scharakteryzowano poszczególne obiekty.

TERMINAL PRZEŁADUNKOWY
UNIWEERSALNY T2.

Proces technologiczny prac ładunkowych na tym terminalu jest realizowany mechanicznie przy użyciu 16 suwnic



bramowych, o udźwigu od 10 ton do 125 ton. Ze względu na różnorodność występujących towarów, ich ciężar i kształt, zostały utworzone trzy specjalne fronty ładunkowe, to jest:

- przeładunku towarów masowych luzem, na przykład rudy, węgla, kruszywa
- przeładunku towarów sztukowych o ciężarze do 120 ton i wymiarach mogących przekraczać skrajnie ładunkową, na przykład odlewy, maszyny i konstrukcje przemysłowe
- przeładunku towarów sztukowych, to jest drobnicy (na przykład tarcica).

TERMINAL KONTENEROWY T3.

Terminal Kontenerowy T3 jest obecnie jednym z najnowocześniejszych terminali Rejonu Przeładunkowego. Po jego rozbudowie i dostosowaniu do pełnej obsługi transportu samochodowego, terminal ten powinien stać się załącznikiem tworzonego Wschodniego Centrum Logistycznego. Głównymi częściami terminala są:

- układ torowy obejmujący: 2 tory szerokie o długości 669 m, 2 tory europejskie: długości 778 m
- plac kontenerowy o powierzchni 4 650 m² i betonowej nawierzchni z odprowadzeniem wód opadowych do studzienek zbiorczych. Plac podzielony jest na sektory z możliwością dwuwarstwowego składowania kontenerów w ilości około 350 jednostek UTI
- 3 suwnice kontenerowe „Metalna” o zróżnicowanym udźwigu 37,5 t / 40,5 t / 45 ton, w zależności od oprzyrządowania
- budynek administracyjny dwukondygnacyjny.

Dobór urządzeń i ich rozmieszczenie na terminalu kontenerowym został dokonany na podstawie przyjętego systemu dowozu i odwozu kontenerów, który zakłada zgodnie z umową graniczną, przybicie kontenerów ze Wschodu na wagonach rosyjskich, a po przeładunku odwóz w kierunku zachodnim na wagonach europejskich lub samochodami. Terminal ten jest obecnie w fazie modernizacji i rozbudowy. Inwestycja realizowana jest przy pomocy budżetu państwa oraz środków pomocowych.

TERMINAL PKP CARGO SA

w KOWALEWIE.

Przeznaczony jest do prac za- i wyładunkowych przesyłek drobnych, towarów w skrzyniach, w belach, na paletach

przewożonych w wagonach krytych. Przeładunek odbywa się za pomocą wózków widłowych z wagonu do wagonu, jak i na samochody. Miejsce prac ładunkowych jest zadaszone i posiada odpowiednie rampy. Terminal dostosowany jest również do przeładunku towarów sypkich (ziarno, cement).

TERMINAL PKP CARGO SA

w PODSĘDKOWIE.

Na terenie terminala dokonuje się przeładunku towarów masowych luzem, takich jak węgiel, ruda itp. oraz towarów sztukowych, przewożonych w wagonach odkrytych. Wyposażenie terminalu stanowią 4 suwnice o udźwigu 16 ton. Proces technologiczny prac ładunkowych umożliwia obsługę towarów w relacji wagon – wagon, wagon – samochód.

Łączny przeładunek towarów na opisanych wyżej terminalach obsługiwanych przez PKP CARGO SA wyniósł w w 2008 roku 1 310 000 ton.

Oprócz wyżej przedstawionych terminali istnieją terminale prywatne, których część leży na terenach dzierżawionych od PKP SA, a ich obsługą zajmują się inne firmy, takie jak: AGROSTOP w Małaszewiczach, UNIVAR w Małaszewiczach, ATG CARGOSPED oraz TRITICUM SAD w Raniewie, CHEM TRANS LOGISTIC WSCHÓD w Podsędkowie (wykorzystujący w 50% powierzchnię tego terminalu), TRADE – TRANS oraz TRANSGAZ na Wólce. Ponadto w rejonie tym istnieją duże terminale, będące bocznkami kolejowymi (NAFTOBAZY Małaszewicze, GASPOL Małaszewicze [zlokalizowany na WOC], COMTRANS, TRITICUM SAD, POLKRES i PROGAS – EUROGAZ w Zaborzu).

Niestety, pomimo tak dużego skupiska terminali przeładunkowych, ich wyposażenie nie należy do najnowocześniejszych. Częściowo procesy modernizacyjno-rozwojowe przeszły lub przechodzą dwa terminale: fitosanitarny i kontenerowy. Brak jest urządzeń przeładunkowych oraz infrastruktury z nowymi rozwiązaniami technologicznymi oraz nowoczesnych magazynów, w których można było by wykonywać szereg czynności dodatkowych, takich jak konfekcjonowanie, metkowanie itp., a które to gwarantowałyby pełną gamę usług świadczonych przez PKP CARGO SA.

Z przedstawionej powyżej charakterystyki lokalizacji i otoczenia przyszłego centrum logistycznego wynika, iż rejon ten jest miejscem, przez które już w chwili

obecnej „przepływają” duże potoki ładunków. Wymiana handlowa między Europą Zachodnią i Polską, a krajami byłej WNP do czasu wystąpienia kryzysu gospodarczego miała tendencję rosnącą. Obecnie obserwujemy zahamowanie tych tendencji, a nawet spadek przewozów i tym samym przeładunków. Nie przekreśla to jednak szansy na uzyskanie wzrostu przewozów PKP CARGO SA w relacji Europa – kraje byłej WNP, co możliwe bę-



dzie dzięki spełnieniu szeregu działań techniczno – organizacyjnych, zapewniających świadczenie kompleksowych usług logistycznych. Nie bez znaczenia na ostateczny kształt wielkości przewożonych ładunków przez transport kolejowy ma polityka transportowa państwa. Nie równe traktowanie poszczególnych gałęzi transportowych w zakresie dostępu do infrastruktury transportowej skutkuje tym, iż transport samochodowy może oferować klientom niższe stawki frachtu. Pomimo licznych haseł równego traktowania, to przewoźnicy kolejowy muszą ponosić wysokie koszty dostępu do infrastruktury, płacąc za tak zwaną trasę. Wysokość opłaty jest uzależniona od ilości przejechanych kilometrów ciężaru pociągu oraz jego rodzaju. Przewoźnicy samochodowi płacą stosunkowo niską stałą opłatę w postaci winiety, niezależnie od ilości przejechanych kilometrów i ciężaru ładunku w danym kursie.

Konkurencja wewnątrzgałęziowa i międzygałęziowa może sprawić, że przyrost przewozów zostanie przejęty przez transport samochodowy. Już obecnie, przy realizacji przeładunków przez firmy działające na terminalach prywatnych, około 50% ładunków odwożona jest w głąb kraju transportem samochodowym. Tendencja ta z roku na rok rośnie. Bez zdecydowanych działań zmierzających do terminali przeładunkowych i rozszerzenia usług logistycznych, a także zastosowania nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań, przewozy kolejowe w dalszym ciągu tracić będą klientów. Istniejąca w Małaszewiczach infrastruktura kolejowa stanowi bazę, która w dużej części może być wykorzystywana przez przyszłe Centrum Logistyczne. Część obiektów wymaga kapitalnego remontu czy nawet likwidacji, a część urządzeń, ze względu na stan techniczny, nie nadaje się do remontu i musi być wymieniona. Obecnie zespół specjalistów PKP CARGO SA pracuje nad optymalizacją biznesowej efektywności pomysłów dla tworzonego podmiotu.

Koncepcja utworzenia Centrum Logistycznego w Małaszewiczach zakłada jego etapowe tworzenie na powierzchni około 80 ha terenów należących do PKP SA. W jego skład weszłyby istniejące już terminale przeładunkowe: T-2 oraz terminal kontenerowy T-3. Rozważana jest także zasadność, a zarazem opłacalność włączania niektórych terminali tak zwanych „leśnych” (punkty za i wyładunkowe usytuowane w kompleksie leśnym): Kowalewo, Podsejdków, Raniewo. Na niewykorzystywanych w chwili obecnej terenach PKP SA, koncepcja przewiduje budowę (przy współpracy z inwestorami zewnętrznymi) kilku dodatkowych terminali, w skład których, w zależności

od potrzeb, weszłyby różnego typu obiekty, takie jak magazyny, place składowe, budynki administracyjno – socjalne oraz rampy. Miałyby one też odmienny charakter w zależności od towaru, który by do nich trafiał. Planowane nowe terminale to: Terminal Logistyczny – Celny T4, Terminal Ładunków Spożywczych T5, Terminal Kruszyw T6, Magazyny Celne – Terminal T7, Terminal Chemiczny T8. Wstępne opracowanie studialne zakłada realizację tego przedsięwzięcia w kilku etapach. W pierwszym należałoby przeprowadzić modernizację przestarzałych już urządzeń przeładunkowych na terminalu przeładunkowym T-2 i rozbudować terminal kontenerowy T-3.

Oprócz argumentów przytoczonych na wstępie, a przemawiających za lokalizacją Centrum Logistycznego w Małaszewiczach, z pewnością bardzo ważnym jest fakt, że granica na Bugu między RP i Białorusią jest wschodnią granicą Unii Europejskiej. Nie bez znaczenia jest także fakt lokalizacji CL w bezpośrednim sąsiedztwie Wolnego Obszaru Celnego, który wyposażony jest w układ torowy o dwóch prześwitach.

Można więc stwierdzić, że lokalizacja międzynarodowego Centrum Logistycznego w Małaszewiczach jest w pełni uzasadniona. Centrum Logistyczne działałoby będzie niejako jak odrębny podmiot gospodarczy – spółka. Podstawowymi zaletami utworzenia spółki są:

- korzyści finansowe z tytułu zwiększenia przeładunków i generowanych dodatkowych przewozów kolejowych
- zwiększenie przewozów kolejowych poprzez powstawanie nowych terminali przeładunkowych na terenach PKP i prywatnych

- większa elastyczność w działaniach rynkowych, szybsze reagowanie na potrzeby klienta
- poszerzenie zakresu działalności usługowej przy równoczesnym zachowaniu wysokiej jakości oferowanych usług
- możliwość dalszej modernizacji terminali z osiągniętych przez spółkę zysków.

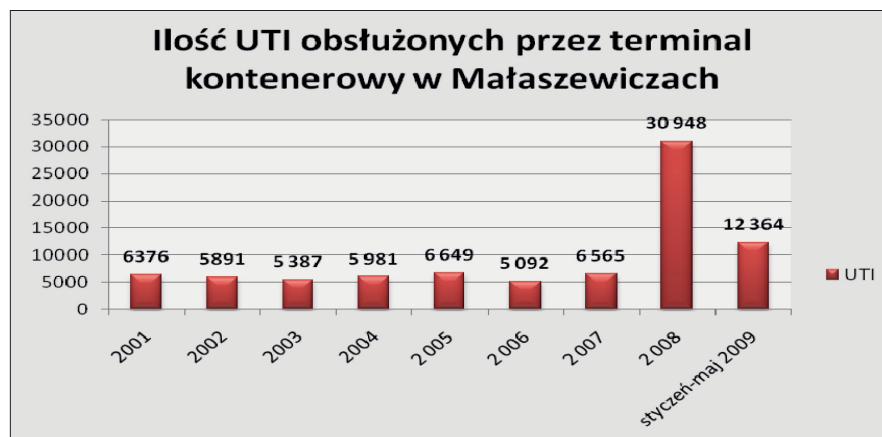
Modernizacja i rozbudowa terminala kontenerowego I etapem budowy CL

Rozwój terminali kontenerowych jest podstawowym elementem budowy transportu kombinowanego, co ma szczególne znaczenie dla ochrony środowiska naturalnego dzięki zmniejszeniu zanieczyszczeń generowanych przez transport drogowy. Zwiększenie możliwości przeładunkowych terminali będzie impulsem do zwiększenia ilości towarów przewożonych koleją. Na wykresie nr 1 przedstawiano wielkości przewozów intermodalnych, zrealizowanych na przestrzeni ostatnich lat przez przejście graniczne Terespol – Brześć.

Konieczne są dalsze inwestycje w rozbudowę powierzchni składowych i magazynowych oraz nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Czynnikiem decydującym o atrakcyjności przewozów kombinowanych są: cena, czas i bezpieczeństwo. Dlatego też niezbędne są inwestycje w systemy, które ograniczą czas przewozu ładunków oraz zapewnią bezpieczeństwo. Terminal kontenerowy jest bardzo ważnym elementem centrum logistycznego, zatem jego modernizacja i rozbudowa względnie budowa nowych terminali powinna stanowić jeden z pierwszych etapów tworzenia CL.

Od stycznia 2009 roku realizowana jest rozbudowa i modernizacja Kolejowego Terminala Kontenerowego w Małaszewiczach w zakresie: robót torowych, dróg kołowych i placów, robót ogólnobudowlanych, instalacji sanitarnych, urządzeń telekomunikacyjnych, sieci elektroenergetycznych. Zgodnie z harmonogramem, zakończenie prac nastąpiło 31.07.2009 roku.

Rozbudowa i modernizacja terminala wynika z jednej strony z konieczności wzmocnienia infrastruktury przeładunkowej dla skierowania na kolej strumienia towarowego, a z drugiej strony – z potrzeby wzmocnienia zdekapitalizowanej infrastruktury na istniejących terminalach, uniemożliwiającej prowadzenie działalności na wymaganej skali. Realizacja projekt-



Wykres nr 1. Ilość UTI obsługiwanych przez terminal kontenerowy w Małaszewiczach.
Źródło: opracowanie własne.

tu pozwoli uzyskać dodatkową infrastrukturę przeładunkowo – magazynową dla oferowania kompleksowych usług logistycznych. Celem planowanego zadania jest modernizacja i rozbudowa terminala transportu kombinowanego (kontenerowego) na istniejącej infrastrukturze kolejowej (port przeładunkowy, Małaszewicze, Terminal T3). Inwestycja jest pierwszym etapem budowy nowoczesnej infrastruktury tworzonej spółki Centrum Logistyczne. Projekt przewiduje zwiększenie w kolejowych przewozach towarowych udziału intermodalnych jednostek ładunkowych. Tym samym zwiększy się zakres działania łańcuchów transportowo – logistycznych. Realizowane i planowane inwestycje zapewnią podniesienie jakości obsługi klientów oraz stworzą właściwe warunki do wykonywania zadań. Po rozbudowie terminala kontenerowego w Małaszewiczach terminal będzie posiadał powierzchnie placów składowych podanych w tabeli 1.

Docelowo terminal składać ma się z 3 placów przeładunkowo – składowych. W pierwszym etapie rozbudowy powstanie plac B. Obsługę przeładunkową na placach B i C zapewni suwnica placowa na kołach ogumionych oraz ciągniki terminalowe. Przeładunek jednostek transportu kombinowanego z wagonów szerokotorowych do normalnotorowych odbywał się będzie na istniejącym froncie kolejowym (plac A) z użyciem suwnic Metalna. Zakłada się osiągnięcie następujących wydajności urządzeń przeładunkowych:

- na placu A (istniejące 3 suwnice Metalna) – do 40 jednostek ładunkowych/godz.
- na pozostałych placach, przy zastosowaniu jednej suwnicy placowej – około 10 jednostek ładunkowych/godz.

Wzrost przewozów intermodalnych na terminalu w Małaszewiczach uzależniony jest od następujących elementów:

1. przeniesienia w dalszej perspektywie czasowej części ładunków transportowanych drogą morską pomiędzy Azją i Europą na transport kolejowy. Dotyczy to szczególnie towarów przewożonych w kontenerach. W przypadku przewozu ładunków transportem kolejowym na długich trasach, koszt transportu na jednostkę przewożonego towaru obniża się,
2. przeniesienia części ładunków przewożonych transportem drogowym na kolej. Zgodnie z polityką UE, dokonane

Tab. 1. Powierzchnie terminali i placów składowych na terminalu kontenerowym w Małaszewiczach [* TEU – kontener 20 stopowy (1C typ kontenera)].

Lp.	Nazwa Obiektu	Zajmowana powierzchnia	Uwagi
1.	Powierzchnia Terminala przed modernizacją	50 100 m ²	
2.	Powierzchnia całkowita Terminala po modernizacji	122 700 m ²	
3.	Powierzchnia Terminala w ogrodzeniu	87 500 m ²	
4.	Plac A	4 650 m ² pojemność placu: 360 TEU*	Łącznie z drogami wewnętrznymi
5.	Plac B	14 450 m ² pojemność placu: 950 TEU*	Łącznie z drogami wewnętrznymi
6.	Plac C	17 400 m ² pojemność placu: 1290 TEU* lub 560 TEU* i 48 naczep	Łącznie z drogami wewnętrznymi
7.	Plac ładunków niebezpiecznych	548 m ² pojemność placu: 40 TEU*	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 1. Powierzchnie parkingów oraz dróg na terminalu kontenerowym w Małaszewiczach.

1.	Plac postoju sprzętu przeładunkowego	1 600 m ²
2.	Parking dla tirów oczekujących na wjazd na Terminala	3 325 m ²
3.	Parking dla tirów po załadunku	2 698 m ²
4.	Drogi wewnętrzne	1 245 m ²
5.	Droga tymczasowa gminna	3 500 m ²
6.	Droga łącząca drogę gminną z Agrostopem i Fito	4 578 m ²
7.	Drogi i parkingi przy biurowcu	3 850 m ²

Źródło: opracowanie własne.

zostaną zmiany w zakresie regulacji prawnych dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych na drogach. Główne przesłanki tych zmian to:

- nadmierne zatłoczenie na głównych ciągach drogowych
- zatłoczenie na przejściach granicznych
- wysoki stopień zanieczyszczenia atmosfery
- zagrożenie bezpieczeństwa ruchu
- rezerwy przewozowe na większości tras kolejowych.
- rozwoju działalności logistycznej w rejonie terminala w Małaszewiczach.

Rozwój usług logistycznych będzie sprzyjał rozwojowi terminala w Małaszewiczach. Dotyczy to szczególnie zmiany postaci ładunkowej towarów oraz konteneryzacji niektórych rodzajów ładunków. Aby zwiększyć zdolności przeładunkowe, w roku 2008 zostały zakupione dwie nowe suwnice bramowe typu „Hak” do przeładunku towarów masowych, które zostały zamontowane na Terminalu Uniwersalnym w Małaszewiczach. Zdolności przeładunkowe suwnic to oko-

ło 1 wagon na 45 minut. W ub. r. została także przeprowadzona modernizacja toków suwnicowych Terminala Uniwersalnego w Małaszewiczach. Obecnie plac składowy na tym terminalu ma powierzchnię 9 800 m². Mimo aktualnego kryzysu, oczekuje się dalszego zwiększenia przewozów w relacji Wschód – Zachód. Dotyczy to szczególnie surowców, artykułów wysoko przetworzonych oraz żywności. Centrum Logistyczne w Małaszewiczach będzie przygotowane do obsługi wszystkich rodzajów towarów.

Z uwagi na położenie przejścia granicznego Terespol – Brześć na jednym z głównych ciągów komunikacyjnych o znaczeniu strategicznym dla krajów UE, należy spodziewać się wzrostu jego znaczenia jako istotnego punktu przeładunkowego na trasie przewozu ładunków między krajami Europy Zachodniej i Wschodniej oraz krajami azjatyckimi. Jak już wspomniano, jednym z elementów niezbędnych dla takiego scenariusza zdarzeń konieczne jest systemowe wsparcie (finansowe, prawodawcze i polityczne) transportu i logistyki kolejowej przez władze naszego państwa.