



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Spółka Akcyjna

STAN OBECNY, BARIERY, PERSPEKTYWY I UREGULOWANIA PRAWNE DOTYCZĄCE ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO

13 grudnia 2017 roku



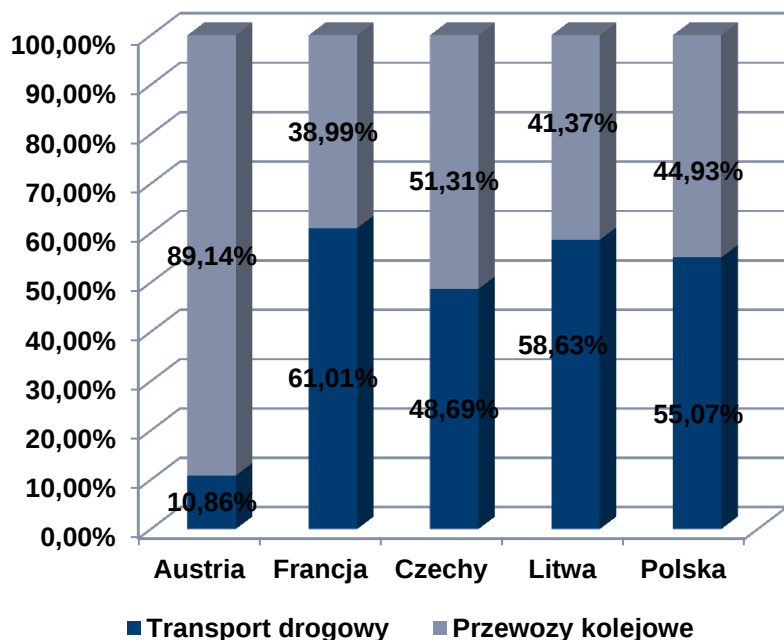
Spis treści

- 1 Kolejowe przewozy jednostek intermodalnych w wybranych krajach europejskich oraz Polsce
- 2 Przewozy intermodalne w obsłudze portów morskich
- 3 Kolejowe przewozy przez Polskę kontenerów w relacji Chiny-Europa
- 4 Nowe obszary i technologie przewozu jednostek intermodalnych
- 5 Legislacja unijna wpływająca na infrastrukturę logistyczną wspomagającą przewozy kolejowe
- 6 Bariery rozwoju kolejowego przewozu jednostek intermodalnych w Polsce oraz Europie
- 7 Nowy kierunek zagospodarowania nieruchomości PKP S.A.

Udział przewozów kontenerowych w wybranych krajach europejskich

► Wg masy ładunków:

Udział w rynku przewozów kontenerów wielkich w przewozach kolejowych w Austrii wyniósł prawie 90 %, we Francji ok. 40 %, w Czechach ok. 52 %, na Litwie ok. 42 % i w Polsce ok. 45 %.

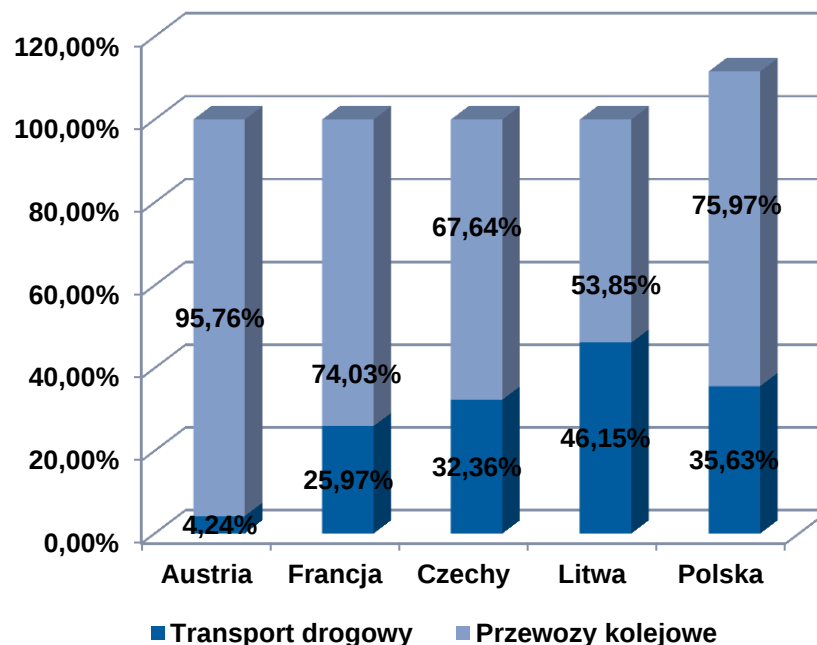


Wykres 1. Udziały w rynku przewozów kontenerów wielkich drogą lądową wg. gałęzi transportowych i wybranych Państw - masa ładunków w 2015 roku

Źródło: na podstawie EUROSTAT

► Wg pracy przewozowej:

Austria dominuje również w statystykach dotyczących pracy przewozowej kontenerów wielkich w przewozach kolejowych. Wynik w tym kraju wyniósł prawie 96 %, we Francji ok. 74 %, w Czechach ok. 68 %, na Litwie ok. 54% i w Polsce ok 76 %.

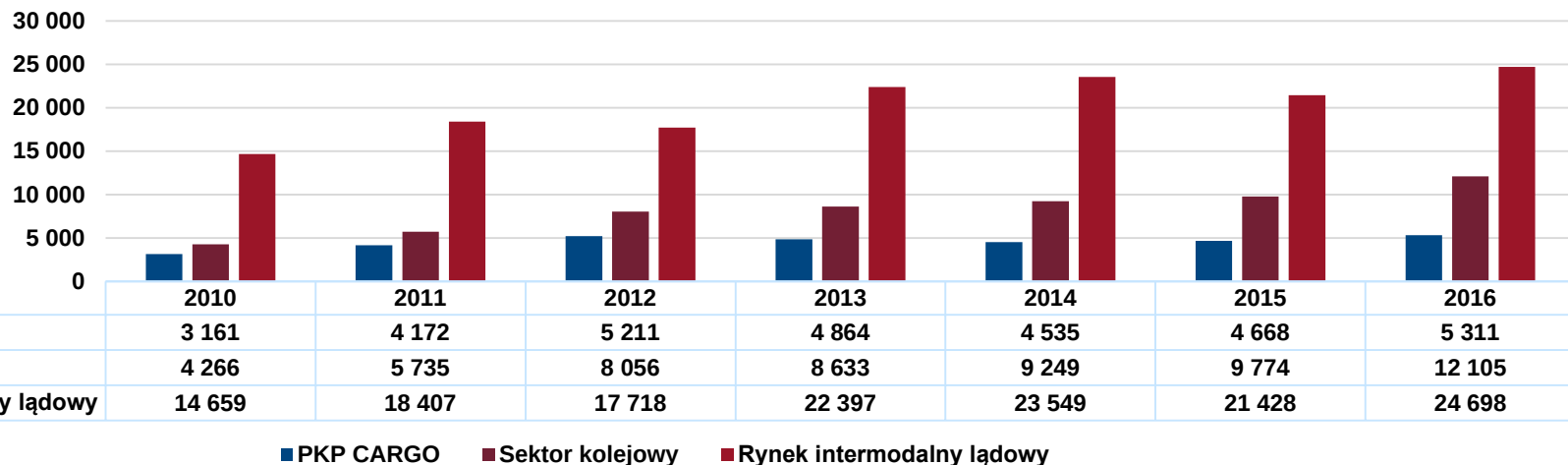


Wykres 2. Udziały w rynku przewozów kontenerów wielkich drogą lądową wg. gałęzi transportowych i wybranych Państw - praca przewozowa w 2015 roku

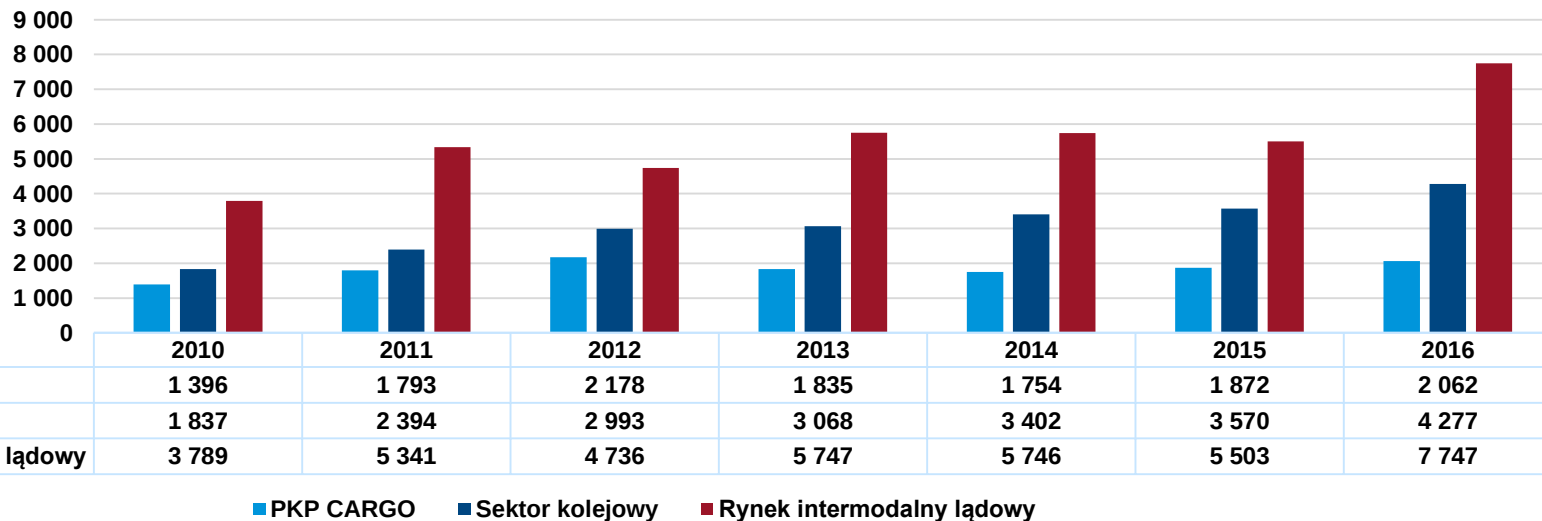
Źródło: na podstawie EUROSTAT

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (1/4)

Wykres 3. Przewozy lądowe transportem intermodalnym w Polsce wg masy (tys. ton)



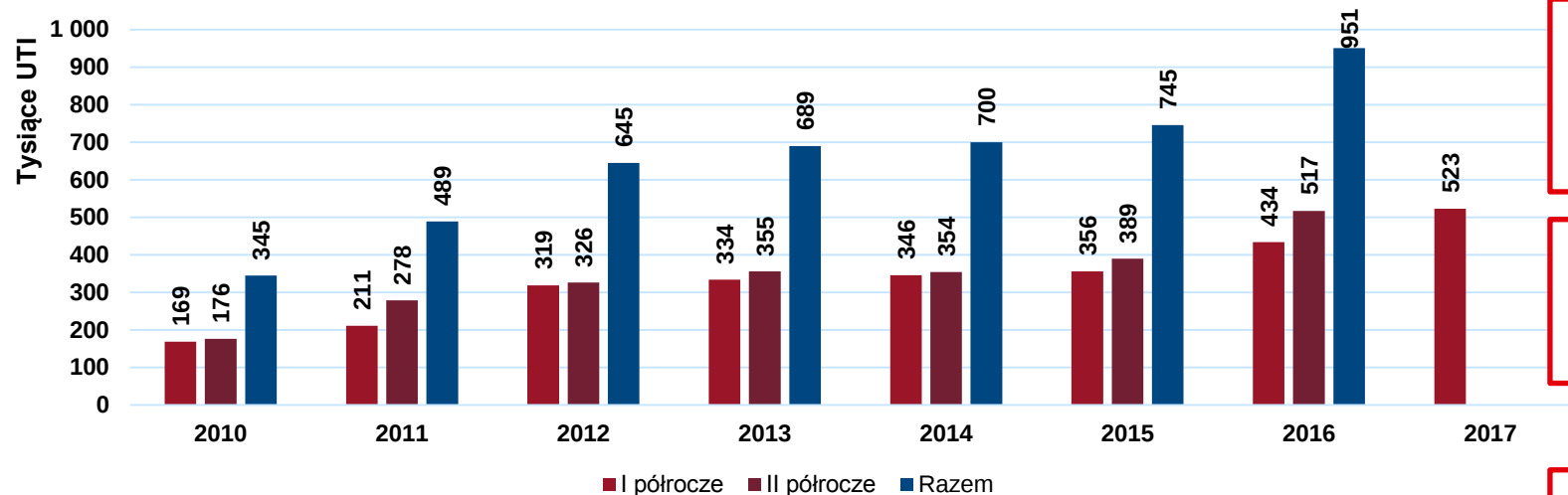
Wykres 4. Przewozy lądowe transportem intermodalnym w Polsce wg pracy przewozowej (mln. km netto)



Źródło: Opracowanie na podstawie GUS oraz danych PKP Cargo S.A.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (3/4)

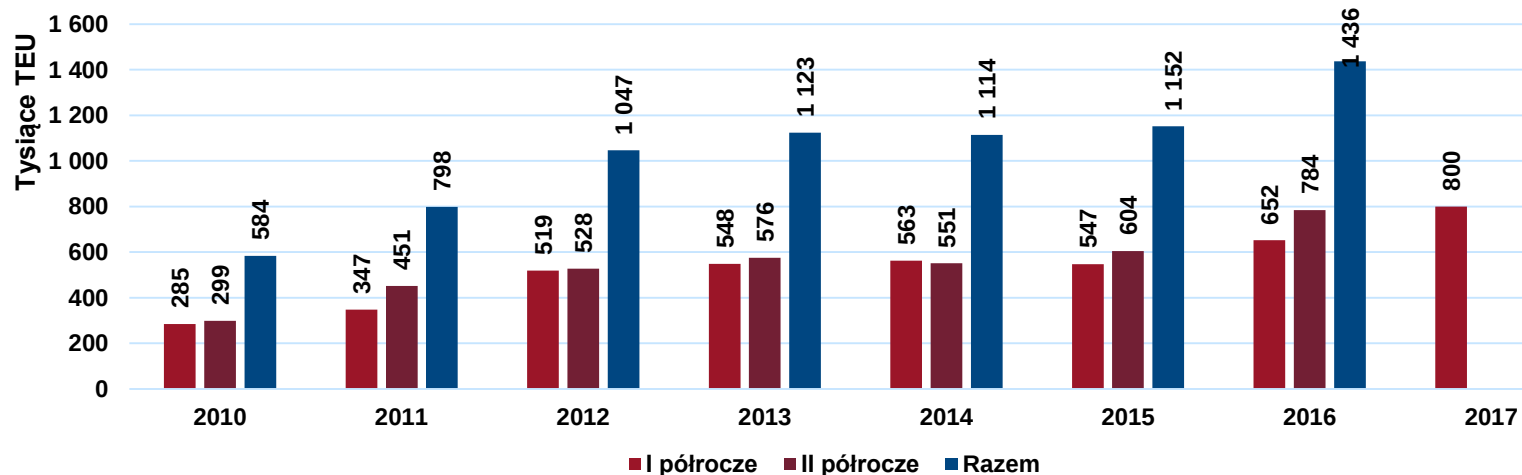
Wykres 7. Liczba jednostek w kolejowych przewozach intermodalnych w latach 2010-2017 (UTI)



W I półroczu 2017 roku zanotowano wzrost liczby jednostek intermodalnych o 20,44 % w stosunku do analogicznego okresu w 2016 roku.

W roku 2016 liczba przetransportowanych jednostek intermodalnych (UTI) wzrosła o 27,59% w porównaniu do roku 2015

Wykres 8. Liczba TEU w kolejowych przewozach intermodalnych w latach 2010-2017

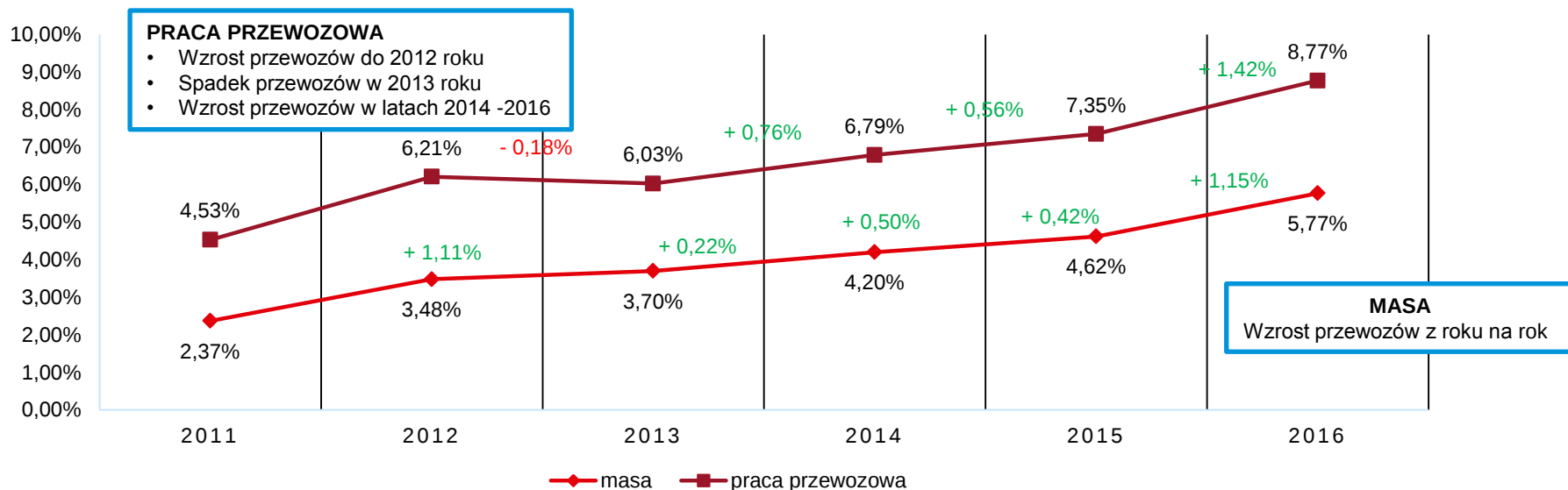


W I półroczu 2017 roku zanotowano wzrost liczby TEU w kolejowych przewozach intermodalnych o 22,68 % w stosunku do analogicznego okresu w 2016 roku.

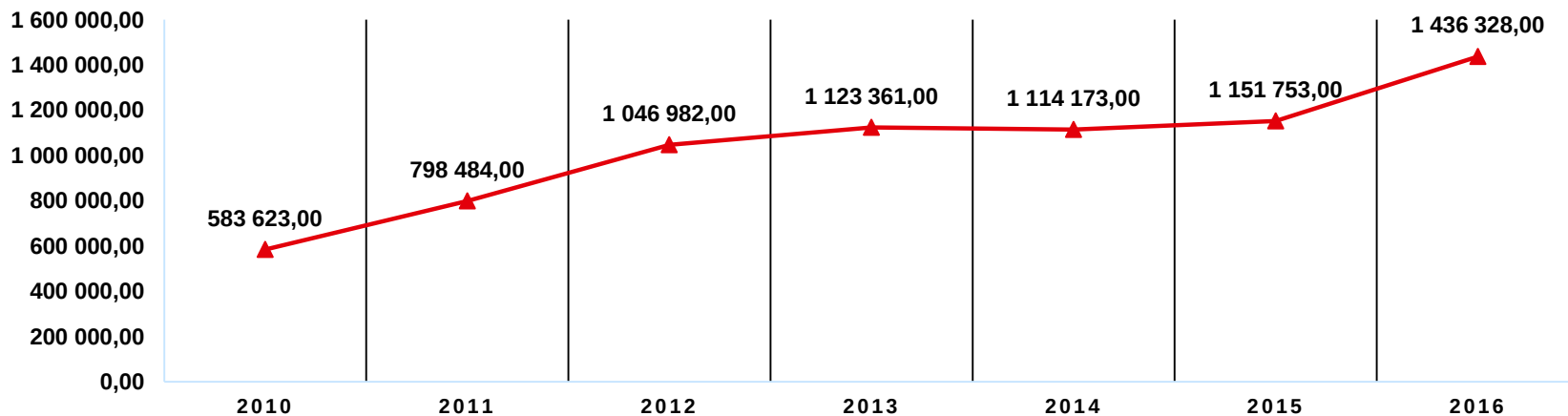
W 2016 roku w odniesieniu do 2015 wielkość przewozów intermodalnych wyrażona kontenerowymi jednostkami przeliczeniowymi TEU (odpowiednik kontenera 20') była o 24,71% większa.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (4/4)

Wykres 9. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym wg masy i pracy przewozowej w latach 2011-2016



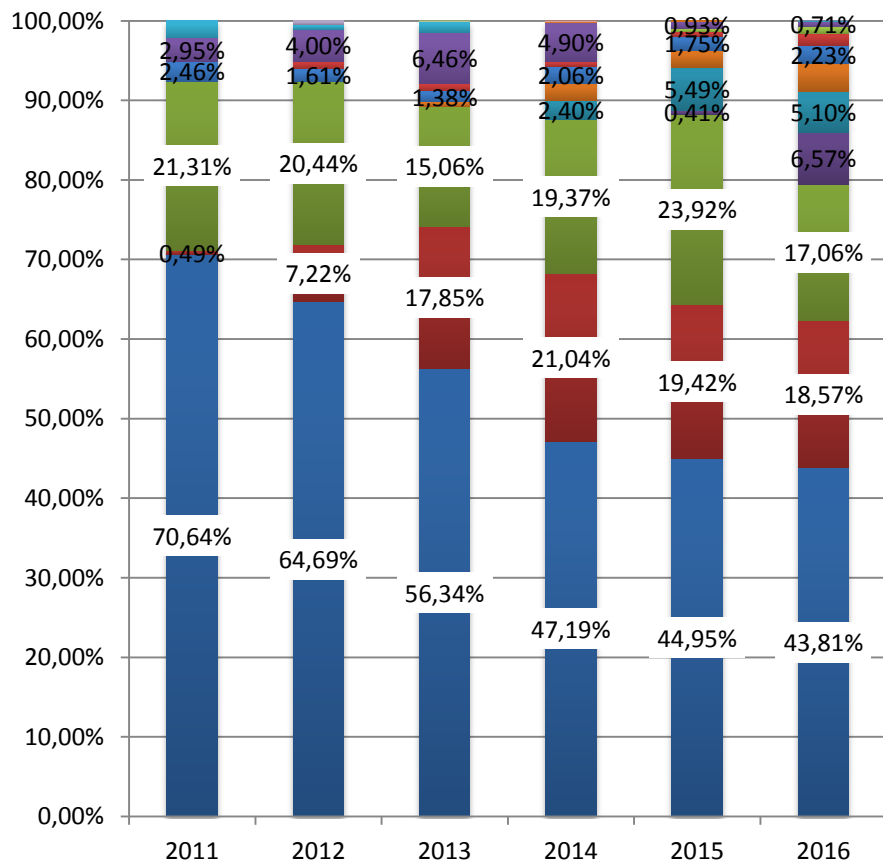
Wykres 10. Liczba TEU w kolejowych przewozach intermodalnych w latach 2010-2016



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

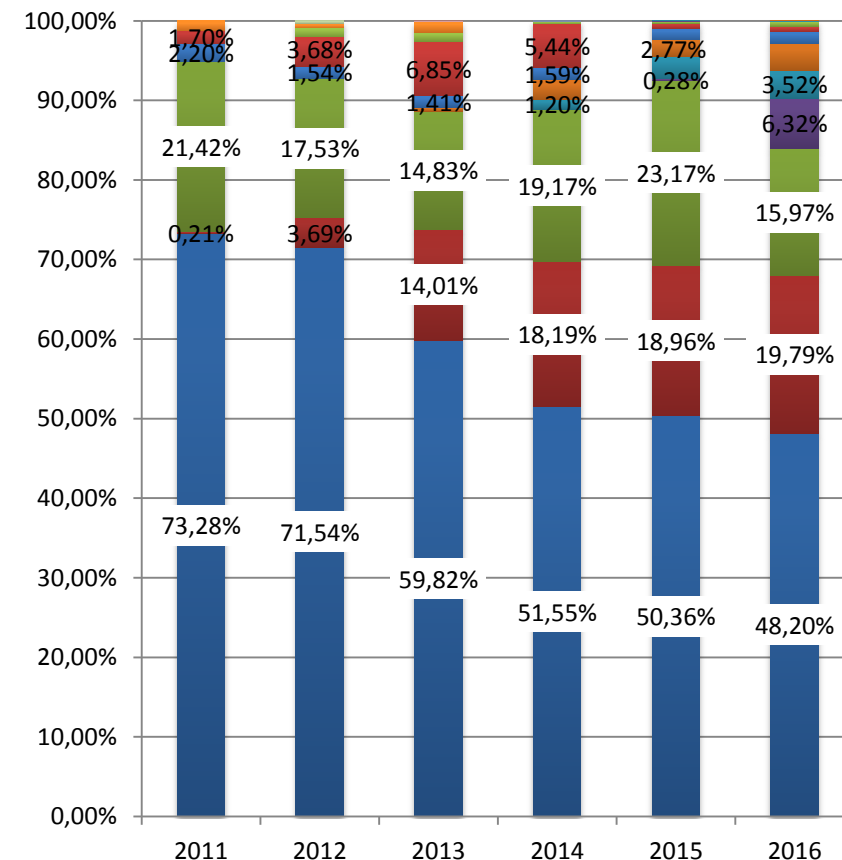
Udział przewoźników w przewozach intermodalnych

Wykres 11. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w latach 2011 – 2016

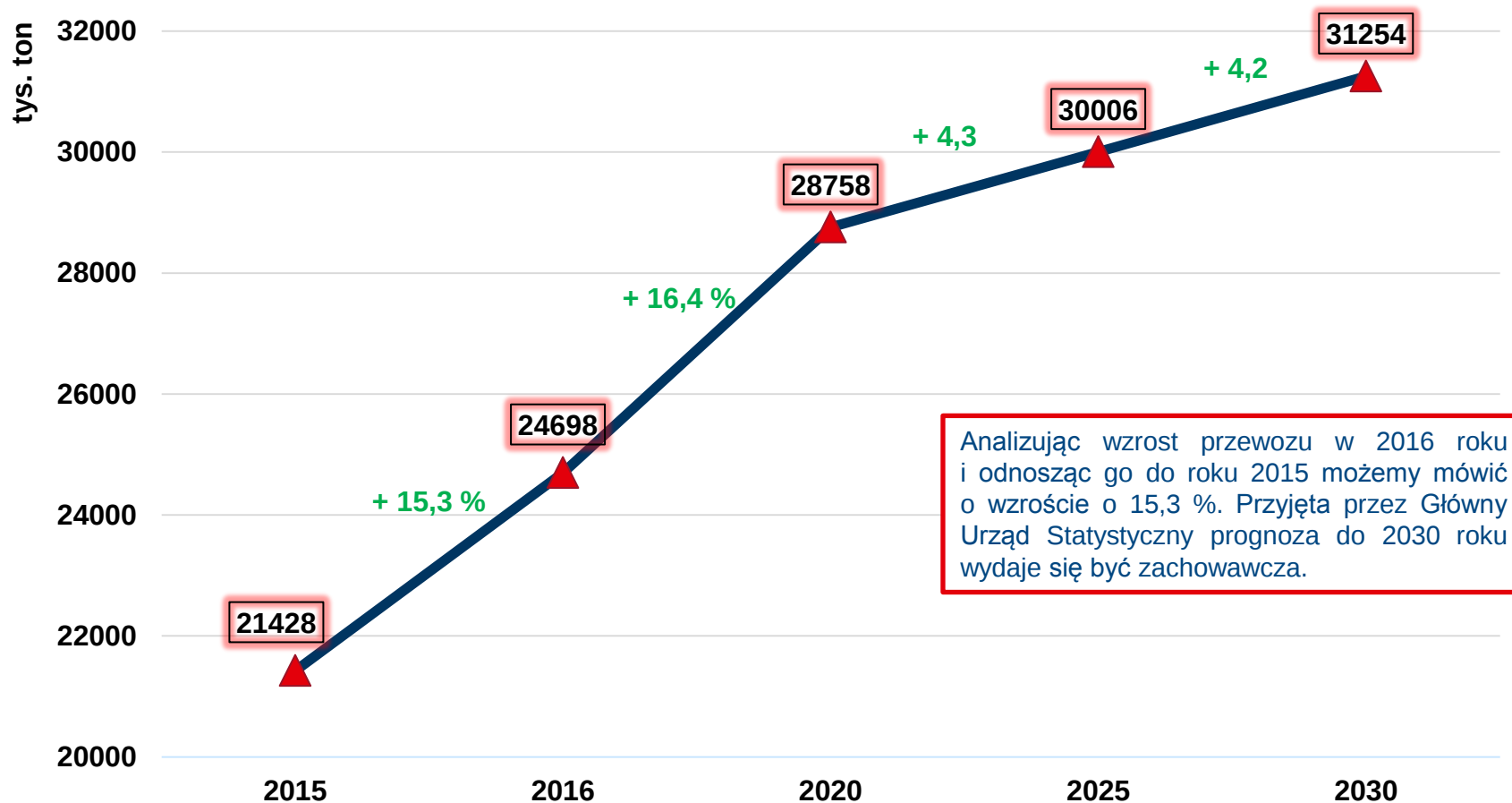


PKP Cargo *DB Cargo Polska Lotos Kolej
 Captrain Polska Freightliner Ecco Rail
 PKP LHS Rail Polska Eurotrans
 Grupa CTL Logistics STK Wrocław Polzug Intermodal
 Koleje Czeskie Karpieł ITL Polska
 Majkoltrans

Wykres 12. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej w latach 2011 – 2016



Prognoza wzrostu przewozów intermodalnych w Polsce



Wykres 8. Prognoza wzrostu przewozów na rynku intermodalnym lądowym
Źródło: GUS

Przeładunki w największych portach w Polsce i Europie

Wykres 17. Przeładunki kontenerów w Gdyni, Szczecinie-Świnoujściu oraz Gdańsku w latach 2012-2016 (TEU)

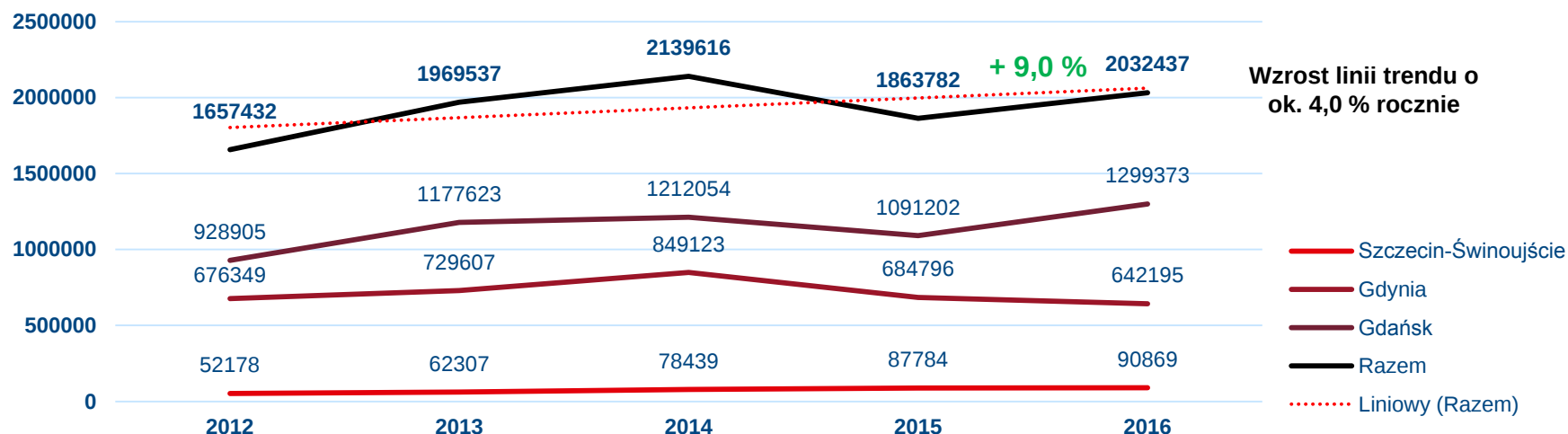
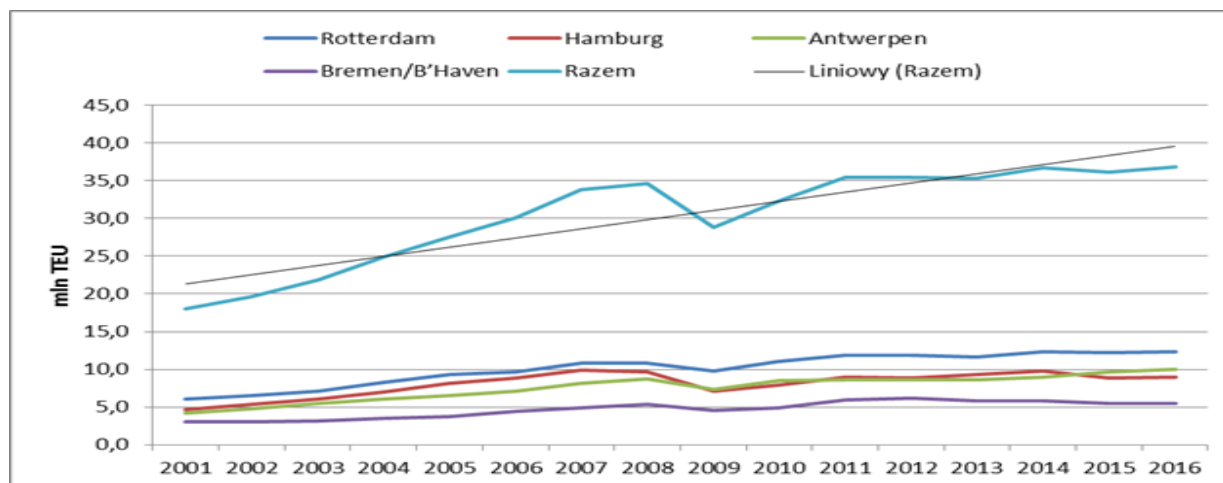


Tabela 1. Przeładunki kontenerów w największych portach morskich Europy w 2016 roku (TEU)

Rotterdam	12 385
Antwerp	10 037
Hamburg	8 910
Bremenhaven	5 487
Algeciras	4 760
Valencia	4 722
Felixstowe	3 745
Piraeus	3 675
Marsaxlokk	3 064
Gioia Tauro	2 797

Źródło: <http://www.porteconomics.eu/2017/03/26/portgraphic-top-15-container-ports-in-europe-in-2016-has-teu-growth-resumed/>

Wykres 18. Obroty kontenerów wielkich w latach 2001–2016 w wybranych europejskich portach morskich (mln TEU)



Zmiana kierunków komunikacji kolejowo – morskiej w przewozach intermodalnych PKP CARGO S.A.

Rozbudowa (inwestycje) infrastruktury terminali portowych oraz ich dostosowanie do potrzeb dalekomorskich przewozów wpływa na kształtowanie potoków ładunków, co również ma przełożenie na ich kierunki i wielkości.

GDAŃSK

- W styczniu 2015 roku rozpoczęto budowę nowego nabrzeża na terminalu celem podwojenia rocznych zdolności przeładunkowych DCT do poziomu 3 mln TEU;
- W październiku 2016 roku nastąpiło zakończenie inwestycji.

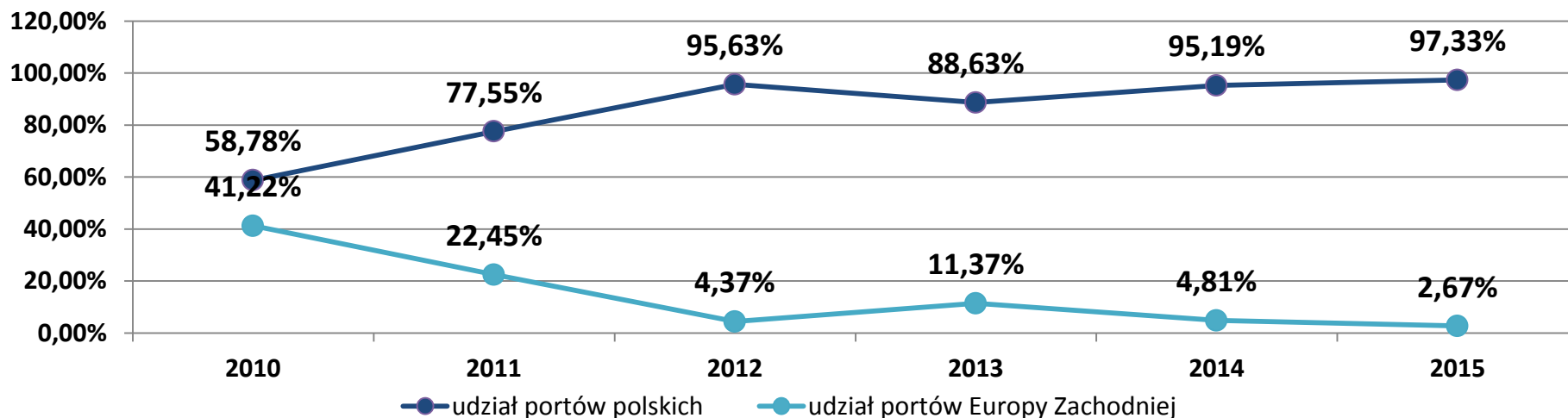
GDYNIA

- Plan pogłębienia toru wodnego w porcie;
- Budowa nowej większej obrotnicy dla statków.

ŚWINOUJŚCIE

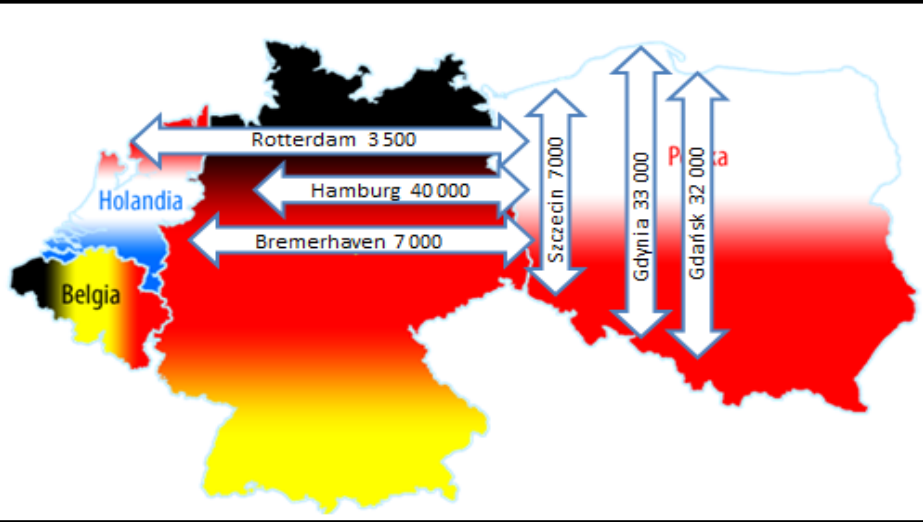
- Przygotowywane są opracowania studialne w zakresie możliwości budowy dużego terminala kontenerowego w Świnoujściu obok gazo-portu.

Wykres 19. Udział portów polskich i Europy zachodnich w realizacji przewozów intermodalnych w komunikacji kolejowo - morskiej

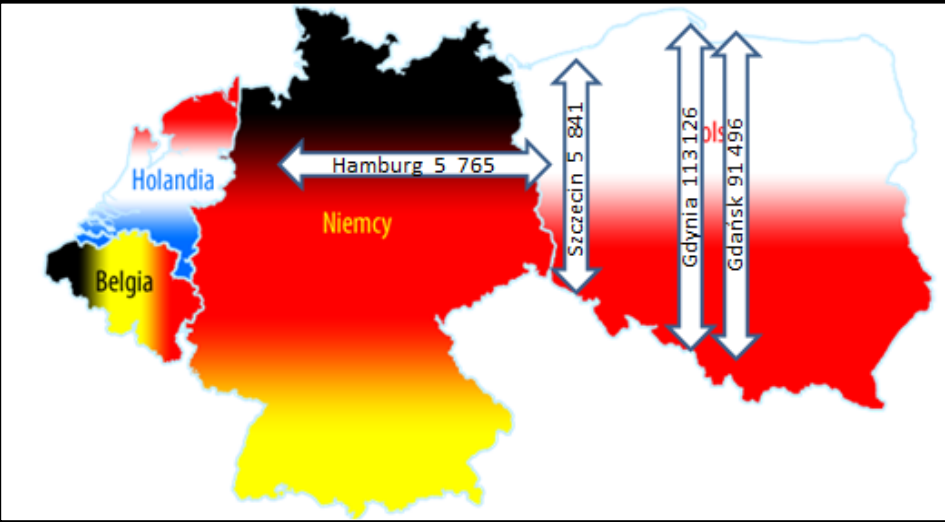


Źródło: Opracowano na podstawie danych statystycznych PKP CARGO S.A.

Przewozy intermodalne PKP CARGO S.A. w obsłudze portów morskich



Rysunek 1. Przewozy intermodalne PKP CARGO S.A. w obsłudze portów morskich w 2010 roku [UTI]



Rysunek 2. Przewozy intermodalne PKP CARGO S.A. w obsłudze portów morskich w 2015 roku [UTI]

Źródło: PKP CARGO S.A.

Wielkość kolejowych przewozów intermodalnych w odniesieniu do szacunkowych zdolności przeładunkowych

Rok	2009	2015	2016
Przewozy (w tys. ton)	3 315	10 386	12 830
Przewozy kolejowe (w TEU)	429 765	1 151 753	1 436 328
Zdolności przeładunkowe terminali*	750 000	3 076 657	3 126 000

*szacunkowe roczne zdolności przeładunkowe polskich terminali przeładunkowych w TEU (z wyłączeniem portów morskich)

Tab. 3 Wykorzystanie zdolności przeładunkowych terminali kontenerowych w polskich portach w latach 2015 - 2016. (w TEU) *

Terminal	Przeładunki 2015	Przeładunki 2016	Zdolność 2015*	Zdolność 2016*	Wykorzystanie 2015	Wykorzystanie 2016
Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia	354 992	318 871	1 200 000	1 200 000	30,0%	26,6%
DB Port Szczecin	87 110	86 176	120 000	120 000	73,0%	71,8%
Deepwater Container Terminal Gdańsk **	1 069 705	1 289 842	1 500 000	3 000 000	71,0%	86,0%
Gdański Terminal Kontenerowy	16 136	8 510	70 000	100 000	33,0%	8,5%
Gdynia Container Terminal	327 930	321 626	630 000	630 000	52,0%	51,1%
Terminal OT Porty Gdynia	1 833	1 698	25 000	25 000	7,0%	6,8%
Terminal OT Port Świnoujście ***	613	4 646	82 500	82 500	0,7%	5,6%
Razem:	1 858 319	2 032 437	3 627 500	5 157 500	51,0%	55,5%

* Dane wg deklaracji terminali

** Po oddaniu do użytku drugiego nabrzeża.

*** Terminal OT Port Świnoujście po 2-letniej przerwie wznowił działalność w październiku 2015 r.

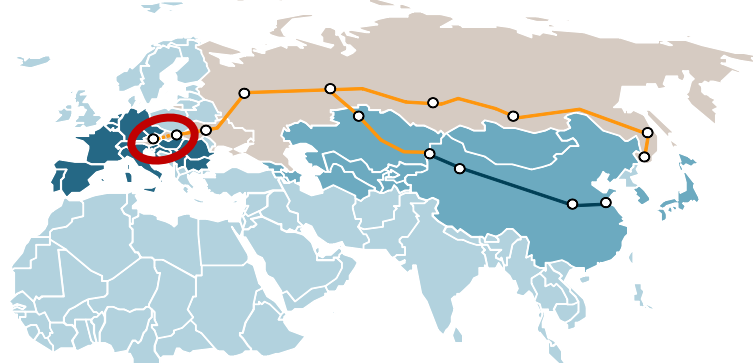
Źródło: Niemce i handel. Dodatek specjalny 2016.

Zaangażowanie PKP CARGO S.A. w kolejowe przewozy kontenerów w relacjach Chiny-Europa (przewozy w Polsce)

W 2017 r. PKP CARGO S.A. współprowadziło w obrębie europejskich sekcji torów 1435 mm pociągi kontenerowe jeżdżące w następujących relacjach:

- Suzhou - Warszawa Praga,
- Chengdu - Łódź Olechów,
- Zhengzhou - Hamburg Billwerder,
- Zhengzhou/Erlian - Hamburg Waltershof,
- Zhengzhou - Pardubice,
- Tuanjiecun - Wanne Eickel (Herne)*,
- Zhengzhou/Chongqing/Tuanjiecun - Rheinhausen.

*nowa relacja



Źródło: <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/11815/Pierwszy-pociag-z-kontenerami-z-Chin-juz-w-Lodzi.html> (stan na 16.11.2017 r.)

Rok	2015	2016	Prognoza 2017	Prognoza 2018
Liczba UTI	18.887	43.772	72.200	107.000

Tabela 4. Liczba jednostek intermodalnych UTI w przewozach kolejowych Chiny-Europa w latach 2015-2018

Źródło: Estymacja PKP CARGO S.A.

Rok	Liczba aktywnych tras	Liczba pociągów z Chin	Liczba pociągów do Chin	Liczba pociągów w sumie
2014	19	286	21	307
2015	21	550	265	815
2016	39	1130	572	1702
2017 (prognoza)	51	1700	800	2500
2020 (plan)				5000

Tabela 5. Liczba tras i połączeń w relacjach Chiny-Europa w latach 2014-17 oraz planowana przez stronę chińską liczba takich pociągów w 2020 r.

Źródło: Song Dexing, generalny menedżer Sinotrans & CSC Holdings Co. Ltd., prezentacja New Eurasian Land Bridge: Achievements & Challenges, II Spotkanie Ministrów Transportu (TMM) & Forum Biznesu, 26.10.2017, Warszawa.

Techniczne uwarunkowania na poszczególnych kolejach dla przewozów Chiny-Niemcy

Kraj	Prześwit toru	Długość pociągu (śr.)	Długość pociągu (max.)	Max. Nacisk na oś	System prądu sieci trakcyjnych
Niemcy	1435 mm	700 m	750 m	22,5 t	15 kV 16 2/3 Hz
Polska	1435 mm	600 m	n.b.	22,5 t	3 kV DC
Białoruś	1520 mm	1.000 m	1.050 m	ca. 25 t	25 kV 50 Hz
Rosja	1520 mm	1.000 m	> 2.000 m	25 t i więcej	3 kV DC / 25 kV 50 Hz
Kazachstan	1520 mm	1.000 m	1.000 m	ca. 25 t	25 kV 50 Hz
Mongolia	1520 mm	1.000 m	1.000 m	ca. 25 t	n.b.
Chiny	1435 mm	770 m	800 m	22,5 t	25 kV 50 Hz



Kontenery składane 4FOLD

PAKIET KONTENERÓW

- Pakiet składający się z czterech złożonych kontenerów ma te same wymiary, co standardowy kontener i można go w taki sam sposób transportować

ZŁOŻENIE ROZŁOŻENIE

- Dwie osoby mogą łatwo i szybko złożyć/rozłożyć kontener 4FOLD na ziemi za pomocą standardowych narzędzi; trwa to krócej niż cztery minuty

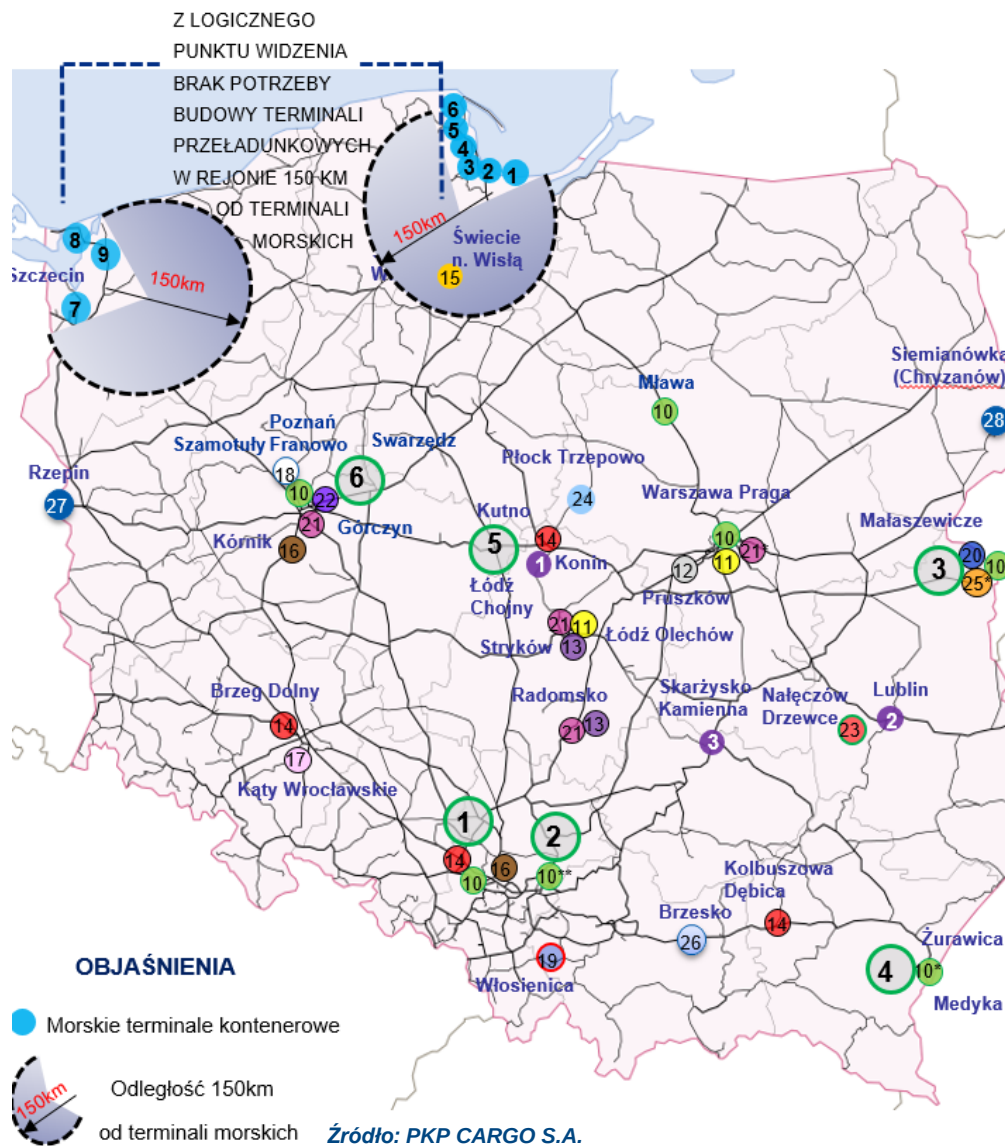
CERTYFIKATY ISO, CSC I UIC

- Certyfikat ISO gwarantuje, że składany kontener spełnia wszystkie wymogi branżowe i może być wykorzystywany w istniejącym systemie logistycznym

4FOLD to pierwszy na świecie składany 12-metrowy kontener HC, który przeszedł wszystkie testy związane z procesem certyfikacji ISO pod nadzorem towarzystw klasyfikacyjnych: Koreańskiego Towarzystwa Klasyfikacyjnego (KR), Amerykańskiego Towarzystwa Klasyfikacyjnego (ABS) i DEKRA.



Terminale intermodalne, centra logistyczne w Polsce



TERMINALE MORSKIE

- 1 DCT
- 2 Balticon Sp. z o.o. (depo 1)
- 3 GTK
- 4 BCT
- 5 Gdynia Container Terminal
- 6 Balticon Sp. z o.o. (depo 2)
- 7 DB Port Szczecin
- 8 Bulk Cargo-Port
- 9 Terminal Promowy

NOWOPOWSTAŁE TERMINALE LĄDOWE

- 27 Newhome Logistics
- 28 Andrex Logistics

TERMINALE W TRAKCIE REALIZACJI

- 1 OST – WEST Konin
- 2 OST – WEST Lublin
- 3 OST – WEST Skarżysko Kam.

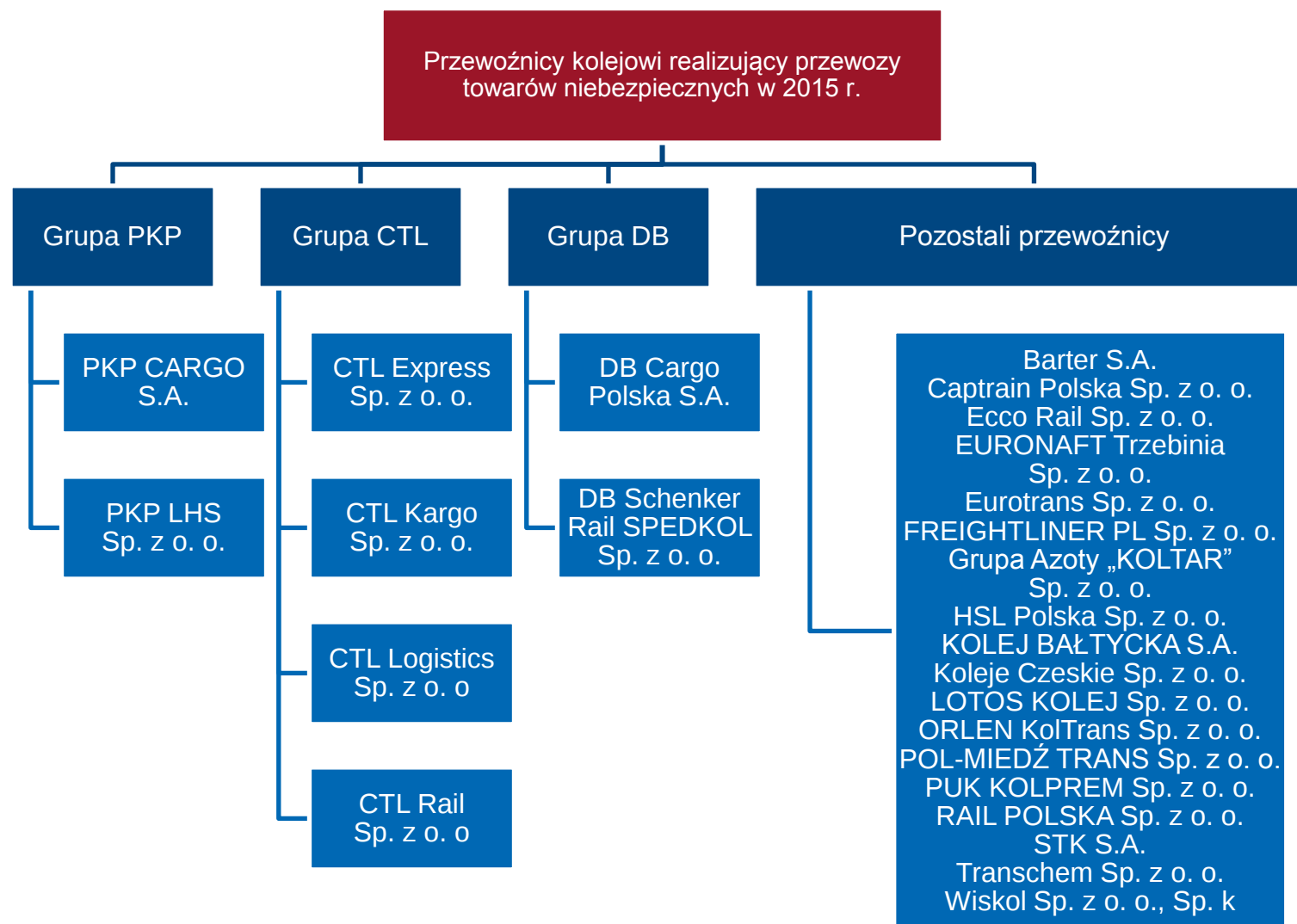
CENTRA LOGISTYCZNE

- 1 Śląskie Centrum Logistyki S.A. w Gliwicach
- 2 Sławków Euroterminal Sp. z o.o.
- 3 PKP CARGO CL Małaszewicze
- 4 PKP CARGO CL Medyka-Żurawica
- 5 Wielkopolskie Centrum Log. Konin – Stare Miasto S.A.
- 6 Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań (CLIP Logistics Sp. Z o.o.)

TERMINALE LĄDOWE

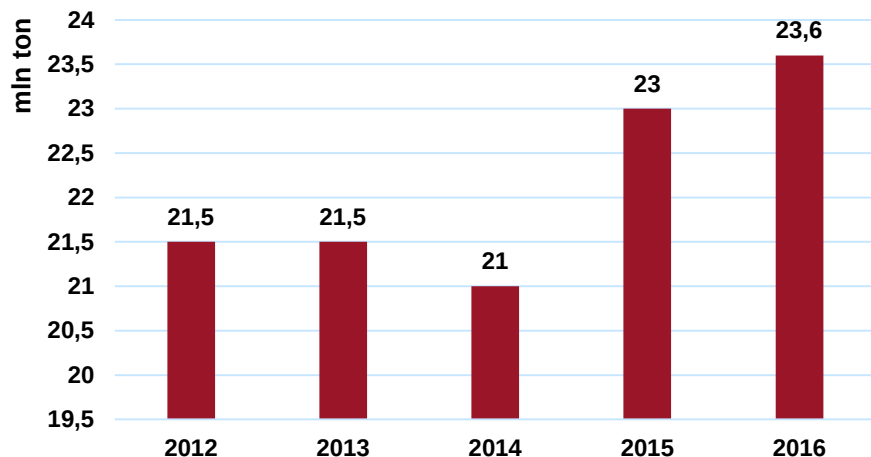
- 10 GRUPA PKP Cargo
 - 11 Spedcont
 - 12 Polzug
 - 13 Erotrans
 - 14 PCC Intermodal
 - 15 Mondi Świecie S.A. (terminal zakładowy)
 - 16 HHLA/Polzug
 - 17 Schavmaker
 - 18 PST OST SPED
 - 19 Rail Polska
 - 20 Europort
 - 21 Loconi Intermodal
 - 22 STS/CLIP
 - 23 LTK Intermodal
 - 24 Basell Orlen Polyolefins (t. zakładowy)
 - 25 Adampol
 - 26 Karpień Sp. z o.o.
- 10* punkt przeładunkowy
- 10** Sławków, terminal CZH z udziałami PKP Cargo
- 21* Warszawa, Ordona terminal typu depot
- 25* Małaszewicze punkt przeładunkowy

Liczba podmiotów realizujących przewozy towarów niebezpiecznych w Polsce w 2015 r.

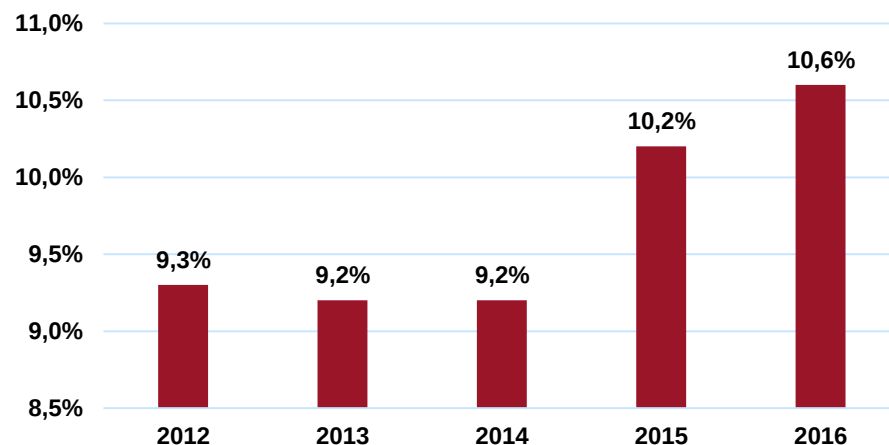


Wielkości przewozów towarów niebezpiecznych transportem kolejowym

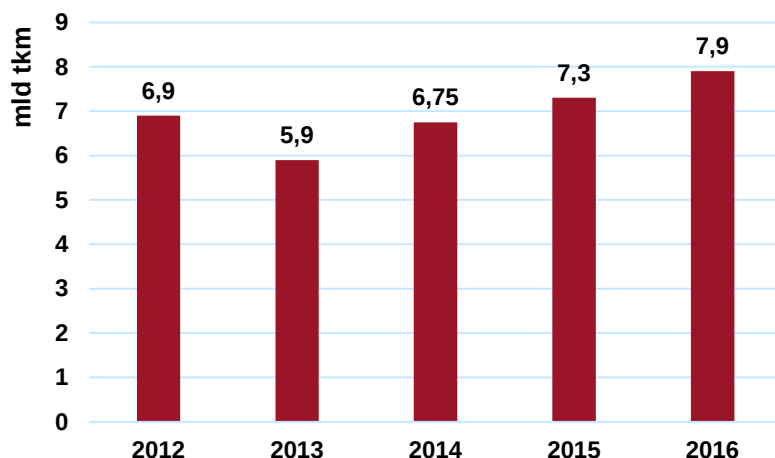
Wykres 20. Wielkość przewozów towarów niebezpiecznych w latach 2012-2016 wg masy



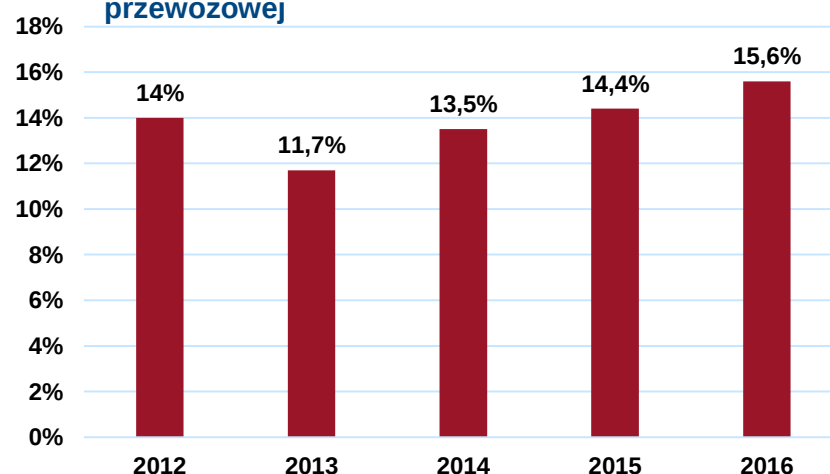
Wykres 21. Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym w latach 2012-2016 wyniósł wg masy



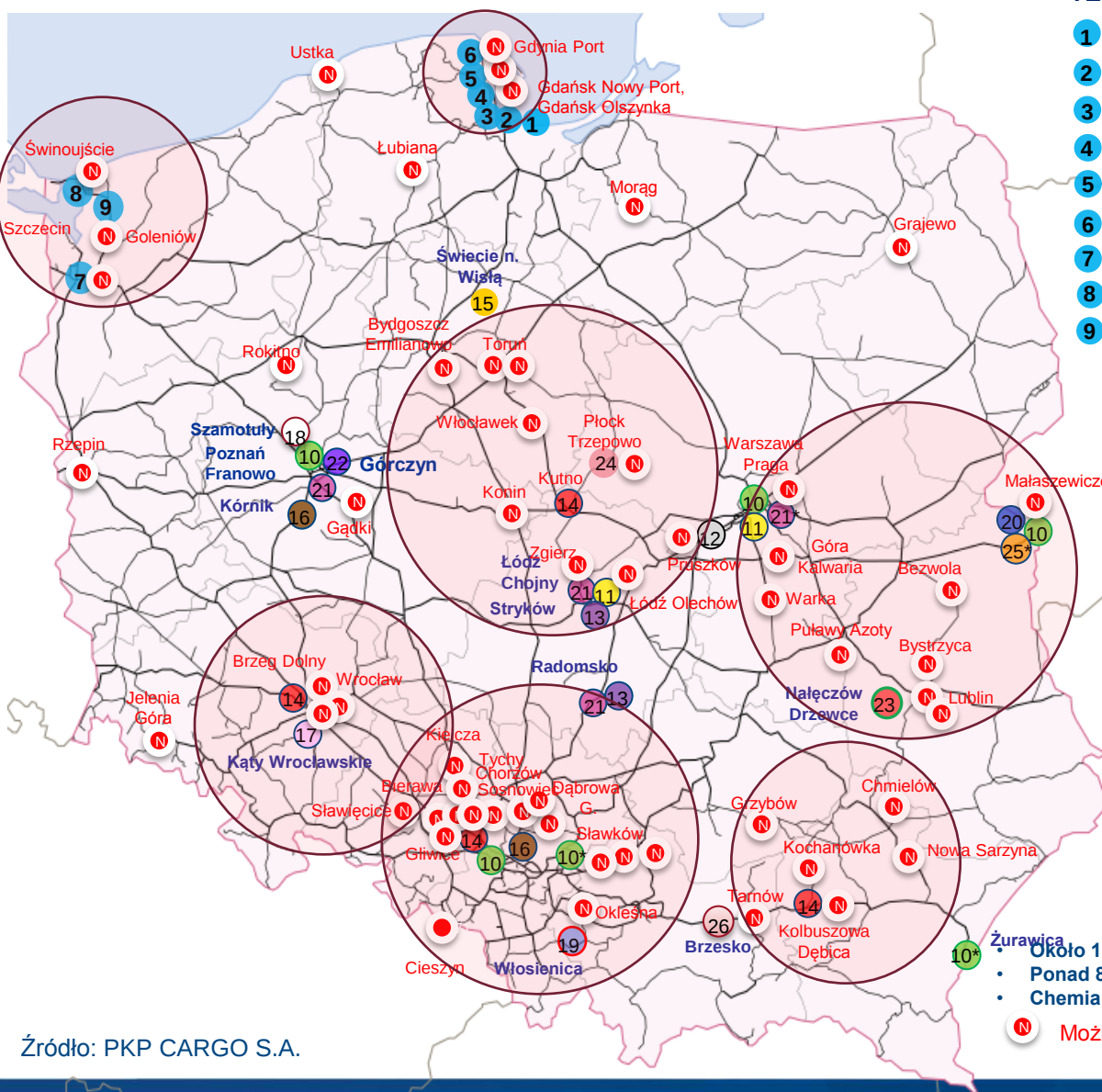
Wykres 22. Wielkość przewozów towarów niebezpiecznych w latach 2012-2016 wg pracy przewozowej



Wykres 23. Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym w latach 2012-2016 wyniósł wg pracy przewozowej



Skupiska przeładunków materiałów niebezpiecznych w Polsce



TERMINALE MORSKIE

- 1 DCT
- 2 Balticon Sp. z o.o. (depo 1)
- 3 GTK
- 4 BCT
- 5 Gdynia Container Terminal
- 6 Balticon Sp. z o.o. (depo 2)
- 7 DB Port Szczecin
- 8 Bulk Cargo-Port
- 9 Terminal Promowy

TERMINALE LĄDOWE

- GRUPA PKP Cargo
- 11 Spedcont
- 12 Polzug
- 13 Erotrans
- 14 PCC Intermodal
- 15 Mondi Świecie S.A. (terminal zakładowy)
- 16 HHLA/Polzug
- 17 Schavmaker
- 18 PST OST SPED
- 19 Rail Polska
- 20 Europort
- 21 Loconi Intermodal
- 22 STS/CLIP
- 23 LTK Intermodal
- 24 Basell Orlen Polyolefins (t. zakładowy)
- 25 Adampol
- 26 Karpieł Sp. z o.o.

- 10* punkt przeładunkowy
 10** Sławków, terminal CZH z udziałami PKP Cargo
 21* Warszawa, Ordon terminal typu depot
 25* Malaszewice punkt przeładunkowy

Około 11 tys. przedsiębiorstw w przemyśle chemicznym w Polsce;

- Ponad 80% sektora chemicznego w Polsce to mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa
- Chemia stanowi 12% całego przemysłu w Polsce.

N Możliwość przeładunku materiałów niebezpiecznych (lokalizacja)

Źródło: PKP CARGO S.A.

Lokalizacja największych przedsiębiorstw chemicznych bez dostępu do bocznic kolejowych



PRZEDSIĘBIORSTWA CHEMICZNE

BEZ DOSTĘPU DO BOCZNICY KOLEJOWEJ

- 1 GK Synthos S.A.
- 2 ANVIL S.A.
- 3 BASF Polska Sp. Z o. o.
- 4 Henkel Polska Sp. z o. o.
- 5 GK Brenntag Polska
- 6 Konimpex Sp. z o. o.
- 7 SELENA F.M S.A.
- 8 Grupa ERGIS
- 9 Fabryka Farb i Lakierów Śnieżka S.A.
- 10 Stomil Sanok S.A.
- 11 Air Products

TERMINALE MORSKIE

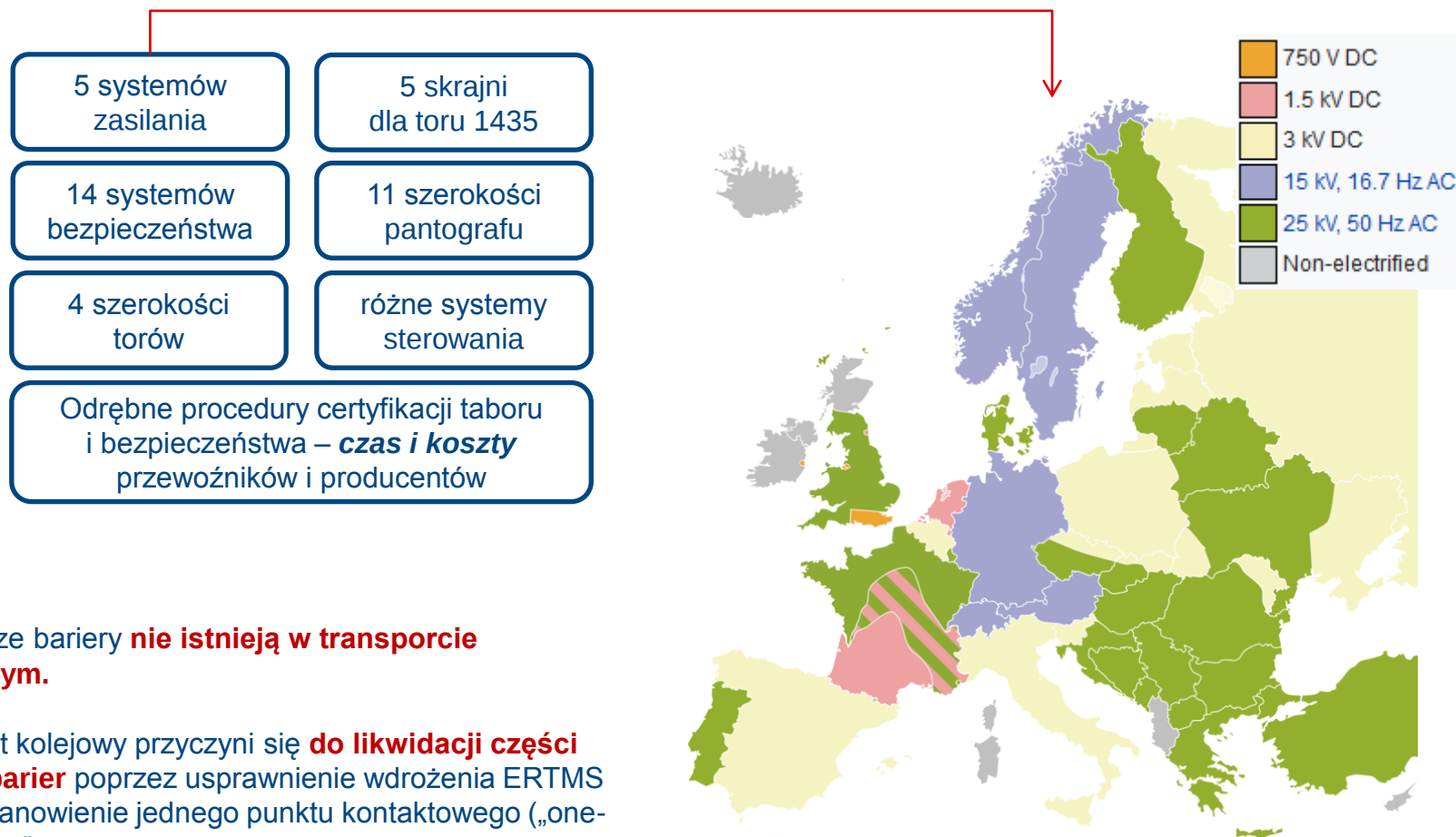
- 1 DCT
- 2 Balticon Sp. z o.o. (depo 1)
- 3 GTK
- 4 BCT
- 5 Gdynia Container Terminal
- 6 Balticon Sp. z o.o. (depo 2)
- 7 DB Port Szczecin
- 8 Bulk Cargo-Port
- 9 Terminal Promowy

TERMINALE LĄDOWE

- 10 GRUPA PKP Cargo
 - 11 Spedcont
 - 12 Polzug
 - 13 Erotrans
 - 14 PCC Intermodal
 - 15 Mondi Świecie S.A. (terminal zakładowy)
 - 16 HHLA/Polzug
 - 17 Schavmaker
 - 18 PST OST SPED
 - 19 Rail Polska
 - 20 Europort
 - 21 Loconi Intermodal
 - 22 STS/CLIP
 - 23 LTK Intermodal
 - 24 Basell Orlen Polyolefins (t. zakładowy)
 - 25* Adampol
 - 26 Karpień Sp. z o.o.
- 10* punkt przeładunkowy
10** Sławków, terminal CZH z udziałami PKP Cargo
21* Warszawa, Ordon terminal typu depot
25* Małaszewicze punkt przeładunkowy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK oraz stron internetowych dot. największych przedsiębiorstw chemicznych

Główne bariery dla europejskiego transportu kolejowego



Powyższe bariery **nie istnieją w transporcie drogowym**.

IV pakiet kolejowy przyczyni się **do likwidacji części z tych barier** poprzez usprawnienie wdrożenia ERTMS oraz ustanowienie jednego punktu kontaktowego („one-stop-shop”) dla procedur administracyjnych na terenie całej Unii Europejskiej.

Bariery rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych na terenie Polski (1/2)

Koniunktura gospodarcza w Polsce i na świecie

- Wielkość przewozów intermodalnych jest przede wszystkim uzależniona od koniunktury gospodarczej i geopolitycznej.
- Ewentualne znaczne jej pogorszenie z pewnością spowodowałoby spadek przewozów intermodalnych.

Stan infrastruktury liniowej

- Średnia prędkość handlowa pociągów intermodalnych na terenie Polski wynosi około 36 km/h, co sprawia, że tabor intermodalny wolno rotuje przez co przewoźnicy ponoszą większe koszty siły roboczej i zaangażowania kapitałowego.

Niewystarczająca liczba intermodalnych terminali przeładunkowych umożliwiających przeładunki pomiędzy koleją a innymi gałęziami transportu bądź ich brak na dużej części kraju

- Polska sieć terminali intermodalnych nie obejmuje całego kraju a jej gęstość jest mocno zróżnicowana geograficznie.
- W związku z dynamicznym rozwojem gospodarczym tradycyjnie zacofanych regionów Polski już dzisiaj istnieje tam zapotrzebowanie na przeładunki kontenerów z/na kolej.

Stan techniczny dużej części istniejących intermodalnych terminali przeładunkowych umożliwiających przeładunki pomiędzy koleją a innymi gałęziami transportu

- Znaczna część istotnej dla kolei terminalowej infrastruktury przeładunkowej nie odpowiada wymogom jakościowym współczesnego rynku, a alternatywne inwestycje w tabor z reguły przynoszą przewoźnikom kolejowym większy zwrot z inwestycji.

Niewystarczająca liczba i jakość wagonów-platform brak lokomotyw wielosystemowych

- Większość wagonów platform wykorzystywanych do przewozów kontenerowych jest znacznie starsza niż przeciętna dla krajów Unii Europejskiej.
- Bardzo dużą część z nich to wagony już dawno w pełni zamortyzowane.
- Już obecnie w sezonowych szczytach przewozowych zapotrzebowanie na wagony-platformy jest znacznie wyższe niż ich dostępność.

Bariery rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych na terenie Polski (2/2)

Niski poziom informatycznego wsparcia operacji logistycznych w terminalach przeładunkowych i przyległych magazynach

- W sytuacji, gdy na terenie Polski znajduje się wiele dobrze z informatyzowanych centrów magazynowych oraz innych obiektów przeładunkowo składowych nieobsługujących przewozów kolejowych. Brakuje nowoczesnej i dobrze wyposażonej kolejowej infrastruktury logistycznej. Brak systemu śledzenia wagonów i terminali intermodalnych wyposażonych w nowoczesne systemy informatyczne.

Niedostosowanie terminali przeładunkowych do obsługi ładunków niebezpiecznych

- Szczególnie palącym problemem jest nie dostosowanie terminali intermodalnych do obsługi materiałów niebezpiecznych. Brak placów składowych z wannami szczelnymi oraz duże braki w zakresie wyposażenia w specjalistyczny sprzęt gaśniczy i ratunkowy.

Brak składów celnych w pobliżu intermodalnych terminali przeładunkowych

- Na terenie Polski występuje wiele składów celnych dostępnych dla środków transportu drogowego. Importerzy często w ogóle nie rozważają opcji transportowych nie dających możliwości odroczenia zapłaty cła, VAT-u i podatku akcyzowego, co znacznie zmniejsza zapotrzebowanie na kolejowe przewozy kontenerów

Nie wprowadzenie przepisów regulujących kształtowanie infrastrukturalnych opłat dostępowych z uwzględnieniem pełni kosztów zewnętrznych związanych z emisją gazów cieplarnianych, generowaniem hałasu i wibracji oraz leczeniem ofiar wypadków komunikacyjnych

- Kolej generuje znacznie mniejsze koszty społeczne i środowiskowe w porównaniu z transportem drogowym. Brak takich przepisów oraz nieobjęcie infrastrukturalnymi opłatami dostępowymi dużej części polskich głównych dróg kołowych powoduje, że struktura gałęziowa polskiego transportu jest daleka od społecznie pożądanej.

Niestabilność i niepewność wysokości opłat z tytułu dostępu do infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK

- Ministerstwo właściwe ds. transportu od wielu lat co rok przyznaje dotacje dla pociągów przewożących wyłącznie jednostki intermodalne. PKP PLK udziela 20% zniżkę względem stawek podstawowych. Od dłuższego czasu nie wiadomo czy w kolejnym roku zniżka będzie.

Brak publicznie dostępnych cenników usług przewozowych wraz z obsługą terminalową przedstawiających maksymalne stawki

- Na świecie zdecydowana większość usług przewozów kontenerowych opiera się na taryfikacji za kontenero-km lub standardowych, publicznie jawnych maksymalnych stawek za przewóz kontenera ustalonych dla relacji pomiędzy poszczególnymi punktami (przy większych przewozach są one punktem wyjścia przy negocjacjach).

Sprawna sieć kolejowa dla rozwoju powozów intermodalnych



Wysoko wydajna sieć kolejowa zapewniająca dużą szybkość przewozu



2014-2023: 65 mld zł przeznaczone na inwestycje związane z infrastrukturą torową



Zapewnienie szybkiego i terminowego dostarczenia ładunków w przewozach międzynarodowych



Spełnienie parametrów/ wymagań w zakresie interoperacyjności i harmonizacji (TEN-T um. AGTC)



Wzrost przepustowości na istniejących liniach oraz większa niezawodność przewozów



Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), zwiększenie długości torów stacyjnych do 750 m



Wspomaganie zarządzania procesami związanymi z utrzymaniem i eksploatacją taboru kolejowego, zapewnienie bezpieczeństwa



Centralne monitorowanie ruchu pociągów, automatyczna kontrola lokalizacji wagonów do przewozu jednostek intermodalnych

Legislacja unijna wpływająca na infrastrukturę logistyczną wspomagającą przewozy kolejowe

Akt prawny	Źródło wsparcia rozwoju przewozów kolejowych	Istota wsparcia rozwoju infrastruktury logistycznej wspomagającej przewozy kolejowe
Rozporządzenie 913/2010/UE ws. europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy + rozporządzenie 1316/2013 ustanawiające CEF	Zapisy dotyczące paneuropejskich kolejowych korytarzy towarowych wkomponowanych w strukturę korytarzy ERTMS, korytarzy TEN-T i innych korytarzy zidentyfikowanych przez RNE ukierunkowane na ułatwienie przewozów międzynarodowych oraz wsparcie ich środkami instrumentu CEF „Łącząc Europę”	Wyznaczenie przebiegających przez Polskę paneuropejskich korytarzy towarowych nr 5 Bałtyk-Adriatyk oraz nr 8 Morze Północne-kraje bałtyckie. Większość formalności związanych z organizacją przejazdu korytarzem jest możliwa do załatwienia przez biura tych korytarzy mające siedzibę w Centrali PKP PLK. Środki CEF wspomagające inwestycje na sieci bazowej TEN-T.
Dyrektywa 2012/34/UE ustanawiająca jednolity europejski obszar kolejowy	Zapisy mówiące o otwartym dostępie na niedyskryminacyjnych zasadach do obiektów usługowej infrastruktury liniowej i punktowej	- Możliwość korzystania przez przewoźników ze znacznie większej liczby terminali przy zachowywaniu konkurencyjności ofert przewozowych. - Zmniejszenie opłacalności inwestowania w terminale na obszarach, gdzie nie problemów ze zdolnościami przeładunkowymi powodujące przekierowanie inwestycji na obszary, w których rozszerzenie zdolności przeładunkowych jest potrzebne.
IV pakiet kolejowym + dyrektywa 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych	Zapisy dotyczące systemu ERTMS, oraz innych technicznych specyfikacji dla interoperacyjności systemu kolei zawarte m.in. w dyrektywach IV PK: 2016/797/UE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej i 2016/798/UE w sprawie bezpieczeństwa kolei	Przyśpieszenie i ułatwienie przewozów międzynarodowych intensyfikujące paneuropejską konkurencję przewozową we frachcie kolejowym przekładające się na oferowanie przejazdów do większej liczby lokalizacji przy korzystniejszych cenach – w efekcie skala operacji przewozowych i przeładunkowych wzrośnie zwiększając opłacalność inwestowania we wspomagającą przewozy kolejowe logistyczną infrastrukturę.
Znajdująca się w zaawansowanym procesie legislacyjnym propozycja nowelizacji dyrektywy 92/106/EWG dot. transportu kombinowanego	- Zapisy (art. 6) o: - obowiązkowych środkach wsparcia dla tworzenia infrastruktury liniowej i punktowej wykorzystywanej do obsługi przewozów intermodalnych; - o wspieraniu zwiększania gęstości sieci multimodalnych terminali przeładunkowych z obostrzeniami ukierunkowanymi na niewspieranie przyrostu zdolności przeładunkowych w rejonach, gdzie wydaje się ona wystarczająca; - umożliwieniu państwom członkowskim UE oferowania dodatkowych instrumentów wsparcia przewozów kombinowanych - Rozszerzenie definicji przewozów kombinowanych	- Dofinansowanie budowy intermodalnych terminali przeładunkowych i zakupów sprzętu do przeładunków - Nałożenie na kraje UE obowiązku tworzenia sieci ogólnodostępnych terminali, tak by odległość do najbliższego nie przekraczała 150km w linii prostej. - Umożliwienie krajom UE dotowania operacji przeładunkowych oraz przewozów po wybranych trasach i o określonej charakterystyce np. intermodalnych. - Kwalifikowalność do dotacji terminali i jednostek przeładunkowych wykorzystywanych na potrzeby krajowych przewozów intermodalnych, co jest szczególnie ważne w kontekście transportów w relacjach z portami morskimi.

**Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r.
o transporcie kolejowym oraz
niektórych innych ustawach**

**CEL
USTAWY**

Dostosowanie krajowego porządku prawnego w zakresie transportu kolejowego do zmian wynikających z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

SZEREG ZMIAN WYNIKAJĄCYCH Z USTAWY

Zakres funkcjonowania kolejowej infrastruktury punktowej, w tym wszelkiego typu terminali zarówno konwencjonalnych jak i intermodalnych oraz punktów utrzymania taboru (PUT) i innych obiektów wskazanych w załączniku nr II do Ustawy

Infrastruktura usługowa począwszy od grudnia br. stanie się ogólnodostępna dla wszystkich przewoźników kolejowych

**POWSTAŁE
ZMIANY**

ZALETY

Zwiększone wykorzystanie posiadanej infrastruktury usługowej

Możliwość korzystania z infrastruktury usługowej innych przewoźników

W dłuższym okresie czasu wytworzenie rynku niezależnych operatorów infrastruktury usługowej

Konieczność dopasowania posiadanej infrastruktury do potrzeb

WADY

Zwiększone obowiązki operatora infrastruktury usługowej w zakresie przygotowywania niezbędnej dokumentacji oraz publikacji informacji

Konieczność świadczenia usług dla konkurencyjnych firm transportowych

Zmniejszone zainteresowanie przewoźników kolejowych w inwestycje w zakresie kolejowej infrastruktury usługowej

W przypadku nieeksploatowanej infrastruktury usługowej na wnioski zainteresowanego obowiązek wydzierżawienia w drodze przetargu

Nowy kierunek zagospodarowania nieruchomości PKP S.A.

- ▶ PKP S.A. dbając o rozwój kolejowych przewozów towarowych i budowanie łańcuchów dostaw w oparciu o przyjazne środowisko formy transportu, planuje zagospodarować swoje nieruchomości dla potrzeb rynku TSL (Transport - Spedycja - Logistyka).
- ▶ PKP S.A. posiada tereny, które mogą być wykorzystane na potrzeby rozwoju obiektów kolejowej infrastruktury punktowej, takich jak: parki logistyczne, terminale przeładunkowe, magazyny, bocznicie oraz punkty przeładunkowo-składowe.
- ▶ PKP S.A. zamierza aktywnie szukać partnerów, wspólnie z którymi będzie można je zagospodarować.
- ▶ Oprócz dobrej infrastruktury liniowej ważnym elementem jest, aby kolejowe punkty przeładunkowe powstawały przy dużych aglomeracjach miejskich, specjalnych strefach ekonomicznych oraz w miejscach, gdzie koncentruje się przemysł.
- ▶ PKP S.A. przewiduje różne modele biznesowe współpracy partnerskiej. Spółka jest gotowa na współdziałanie z małymi i dużymi firmami. Wynikiem współpracy mają być zarówno wspólne projekty inwestycyjne, jak i długoletnie umowy najmu nieruchomości pod działalność logistyczną.
- ▶ PKP S.A. dostrzega bardzo ważną rolę samorządów w procesach inwestycyjnych związanych z poprawą infrastruktury na polskim odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku. Przeniesienie ładunków na transport kolejowy przyczynia się do odciążenia i zmniejszenia degradacji dróg i ulic, a to z kolei przekłada się na konkretne oszczędności w budżetach miast oraz poprawę stanu środowiska naturalnego.



Nieruchomości z potencjałem dla branży TSL znajdujące się w zasobach PKP S.A.



Źródło: opracowanie własne

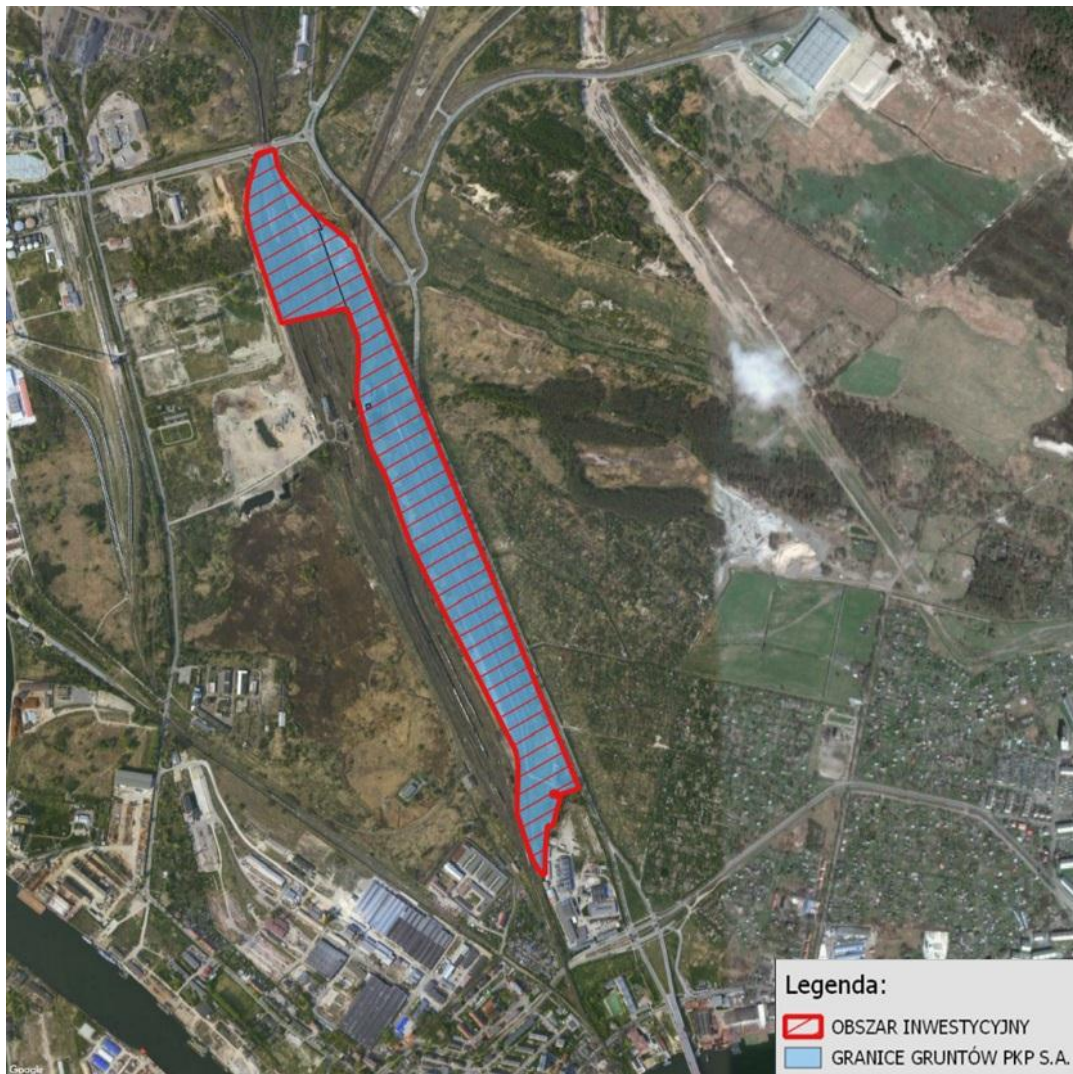
Pakiet 73 nieruchomości:

- Atrakcyjne nieruchomości PKP S.A. o potencjale dla biznesu TSL
- Tereny z przeznaczeniem pod działalność logistyczną oraz produkcję
- Tereny pod multimodalne platformy logistyczne, terminale konwencjonalne i intermodalne, magazyny, punkty przeładunkowo – składowe oraz bocznice
- Nieruchomości z dostępem do stacji i linii kolejowych oraz autostrad i dróg szybkiego ruchu
- Nieruchomości zabudowane były infrastrukturą kolejową
- Nieruchomości dla dużych i mniejszych przedsiębiorstw

Wybrane lokalizacje na gruntach PKP S.A. o znaczącym potencjale logistycznym

NIERUCHOMOŚCI		
miasto	województwo	Powierzchnia
Medyka, Hurko	podkarpackie	113 ha
Katowice ul. 73 Pułku Piechoty	śląskie	47 ha
Kutno ul. Krośniewicka	łódzkie	39 ha
Gliwice ul. Chorzowska	śląskie	37 ha
Żurawica	podkarpackie	26 ha
Trzebinia ul. Słowackiego	małopolskie	23 ha
Gniezno ul. Kolejowa	wielkopolskie	21 ha
Łódź ul. Kosodrzewiny	łódzkie	11 ha
Chełm ul. Rejowiecka	lubelskie	10 ha
Stargard ul. Ceglana/ Składowa	zachodniopomorskie	9 ha
Siewierz ul. Sportowa/Towarowa	śląskie	8 ha
Gliwice ul. Portowa	śląskie	8 ha
Wodzisław Śląski ul. Marklowicka	śląskie	6 ha
Nysa ul. Kolejowa	opolskie	4 ha
Rybnik ul. Żwirowa	śląskie	3 ha
Gdańsk ul. Elbląska	pomorskie	2 ha
Sławków ul. Kolejowa/Cegielniana	śląskie	1 ha
Tczew ul. Suchostrzegi Dworzec	pomorskie	1 ha

Przykładowa lokalizacja: Gdańsk ul. Sucharskiego



Opis nieruchomości:

województwo:	pomorskie
--------------	-----------

mięscowość:	Gdańsk
-------------	--------

ulica:	Sucharskiego
--------	--------------

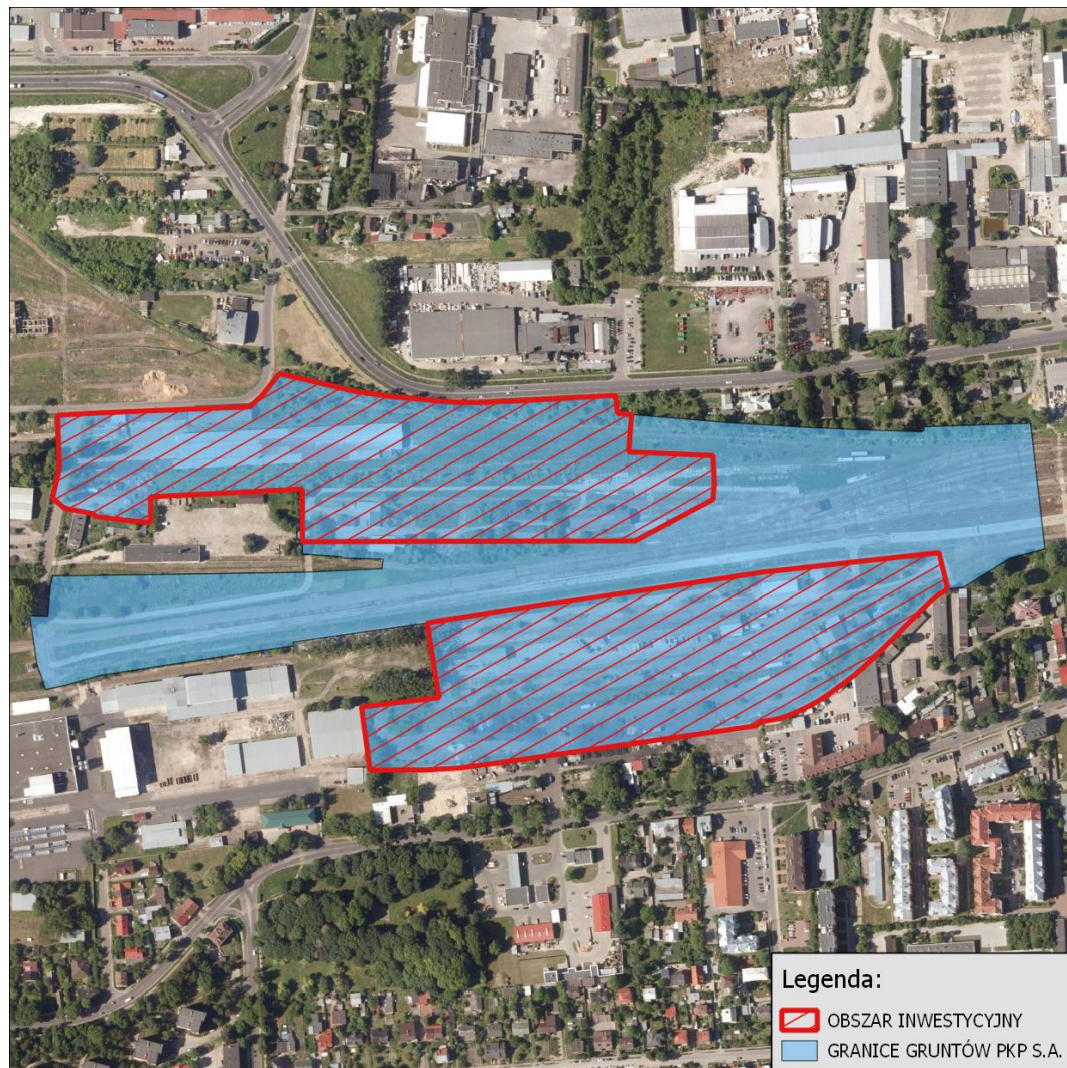
potencjalna

powierzchnia

inwestycyjna:	ok. 5,2 ha
---------------	------------

*(oznaczone na mapie
kolorem czerwonym)*

Przykładowa lokalizacja: Chełm ul. Rejowiecka



Opis nieruchomości:

województwo:	lubelskie
mięscowość:	Chełm
ulica:	Rejowiecka
działki ewidencyjne: (oznaczone na mapie kolorem niebieskim)	obręb 13 CHEŁM dz.nr: 214/57
potencjalna powierzchnia inwestycyjna: (oznaczone na mapie kolorem czerwonym)	ok. 10,1 ha



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Spółka Akcyjna

Dziękuję za uwagę

Przemysław Ciszak