

Loconi Intermodal o wyzwaniach rynku intermodalnego w roku 2020

(Gdynia, 03.03.2020) – Od kilku lat dynamika przeładunków kontenerów w polskich portach morskich rośnie w rekordowym tempie. To powinno również sprzyjać rozwojowi przewozów intermodalnych. Jednakże, pomimo tych wzrostów, odwozy i przywozy kontenerów koleją z polskich terminali morskich nie przekraczają 25 proc. przeładunków ogółem.

Co stanowi barierę w zwiększeniu udziału intermodalu w obsłudze polskich portów morskich i jakie wyzwania czekają branżę w roku 2020? - **komentuje Karolina Wlazło, dyrektor ds. kluczowych klientów i projektów Loconi Intermodal**, lider na rynku operatorów intermodalnych.

Większość polskich portów morskich rok 2019 określa jako rekordowy pod względem wyników w przeładunkach kontenerów. Port Gdynia odnotował wzrost przeładunków kontenerów o ponad 13 proc., osiągając na koniec roku 2019 prawie 900 tys. TEU. W tym Baltic Container Terminal (BCT) w Gdyni przeładował ponad 511 tys. TEU, z czego 128 tys. TEU z udziałem transportu kolejowego, a Gdynia Container Terminal (GCT) obsłużył ponad 383 tys. TEU, w tym w przeładunkach koleją prawie 70 tys. TEU. Jeśli chodzi o gdański port, DCT Gdańsk przeładował również rekordową liczbę kontenerów - ponad 2 mln TEU (DCT nie podaje danych dotyczących przeładunków kontenerów na kolei).

Rok 2019 był także rekordowy dla Loconi Intermodal. Firma przetransportowała 220 tys. TEU. Obsługując miesięcznie ponad 250 pociągów intermodalnych z/do morskich terminali kontenerowych w Gdyni i Gdańsku, Loconi zajęło wiodącą pozycję w ilości obsłużonych kontenerów na kolei w trójmiejskich terminalach kontenerowych.

Czy rekordowy trend w przewozach kontenerów, a za tym też wzrosty w transporcie intermodalnym utrzymają się w roku 2020?

Czynniki zewnętrzne, takie jak między innymi wpływ koronawirusa na wstrzymanie dostaw morskich z/do Chin, czy też prognozowane spowolnienie globalnej gospodarki mogą zachwiać wynikami w tym roku. Oprócz tych czynników jest też kilka wewnętrznych ograniczeń spowalniających rozwój intermodalnych połączeń realizowanych przez polskie porty morskie. Na przykład z początkiem 2020 roku terminal DCT Gdańsk przekazał informację o wyczerpaniu zdolności przeładunkowych na kolei i braku możliwości zwiększenia przepustowości kolejowej do czasu zakończenia trwających prac budowlanych na bocznicy DCT. Do końca roku nie zostaną uruchomione dodatkowe okna przeładunkowe. Ograniczenia te spowodują konieczność wprowadzenia przez Loconi większego reżimu planistycznego. Będzie to wymagało od klientów, gestorów ładunków bardziej stabilnej i trwałej współpracy z operatorami intermodalnymi aby sloty na pociągach były regularnie wypełniane a okna przeładunkowe utrzymane w DCT.

Od 2019 r. trwają też prace remontowe związane z poprawą dostępu kolei do trójmiejskich portów morskich. Działania te, mimo że zapowiadane wcześniej (tj. remonty linii i stacji kolejowych w Gdyni i Gdańsku) ograniczają przepustowość. Wyłączone są dostępy do torów, ograniczony jest wjazd na bocznicę firm działających na terenie trwających inwestycji takich jak np. depoty kontenerowe. Aby zapobiec kongestii na stacjach portowych konieczna jest ściślejsza współpraca operatorów intermodalnych z terminalami i przewoźnikami kolejowymi, jak i większy rygor wśród przewoźników w obsłudze pociągów na ostatniej mili.

Współpraca z terminalami kontenerowymi w Gdyni stanowi jeszcze innego rodzaju wyzwanie, tak dla operatorów intermodalnych, przewoźników kolejowych, jak i samych terminali. Z uwagi na fakt, iż w Porcie Gdynia działają dwa terminale kontenerowe, znacznie trudniej jest zarządzać procesem koordynacji i podstawień pociągów. W Gdańsku Loconi realizuje wszystkie pociągi przez DCT, w dodatku w oparciu o stałe okna przeładunkowe. Natomiast w Gdyni ponad 60 proc. pociągów Loconi wymaga pogrupowania wagonów na stacji według terminala rozładunkowego i podstawienia ich na poszczególne terminale portowe – do BCT i GCT. W terminalach w Gdyni nigdy też nie funkcjonował system stałych okien przeładunkowych dla poszczególnych operatorów. Zwyczajowo przyjęty sposób uzgadniania terminów obsługi pociągów utrudnia bieżącą współpracę i generuje wyższe koszty realizacji połączeń, wynikające z nieprzewidywalności terminów w jakim pociągi są podstawiane i czasu ich obsługi na terminalach.

Początek zmian

Terminale BCT i GCT w Gdyni dostrzegają potrzebę zmian, które wprowadzą wymierne korzyści dla wszystkich uczestniczących w procesie, tj. przewoźników, operatorów, klientów oraz samych terminali. Loconi Intermodal wspólnie z gdyńskimi terminalami angażuje się w prace nad usystematyzowaniem procesu obsługi pociągów i wprowadzeniem stałych okien dla operatorów realizujących regularne połączenia intermodalne. Już od miesiąca wraz z jednym z przewoźników kolejowych Loconi testuje podstawienia pociągów w BCT i GCT w oparciu o stałe okna kolejowe. Po tak krótkim czasie można już dostrzec wymierne korzyści związane z wyższą rotacją wagonów, skróceniem o połowę czasu postoju pociągów w Gdyni i zwiększeniem terminowości połączeń.

Komunikacja elektroniczna

Intermodal wymaga wysokiego wskaźnika terminowości połączeń i sprawnej obsługi pociągów przez przewoźników kolejowych na ostatniej mili: stacja portowa - terminal kontenerowy. Terminowa wymiana składów skraca czas postoju pociągów na terminalach i tym samym zwiększa możliwość obsługi ich większej liczby. Sprawna obsługa pociągów wymaga też uproszczeń i poprawy ścieżki komunikowania się operatorów intermodalnych z terminalami kontenerowymi. Wdrożenie systemu elektronicznej wymiany informacji znacznie by to usprawniło. BCT Gdynia ruszył właśnie z pierwszym programem mającym zwiększyć efektywność obsługi intermodalu. Oprócz systemu stałych okien dla operatorów

intermodalnych rozpoczęto też prace nad uruchomieniem platformy IT do planowania i zarządzania podstawieniami wagonów w ramach międzynarodowego projektu „COMODALCE”. Będzie to dedykowany system obsługi kolei zakładający możliwość pełnej integracji IT z operatorami intermodalnymi.

Loconi Intermodal – plany rozwoju w 2020 roku

Loconi planuje w roku 2020 dalszy rozwój przewozów intermodalnych w Polsce. Zamierza uruchomić nowe połączenia między terminalami kontenerowymi w Gdyni i Gdańsku a południem Polski. Planuje też pozyskanie finansowania na rozbudowę własnych terminali intermodalnych, w tym na modernizację terminala przeładunkowego w Radomsku. Powierzchnia tego terminala zwiększy się o 2,5 ha. Dwukrotnie wzrośnie też jego zdolność przeładunkowa na kolei, gdyż jednocześnie będzie można obsługiwać pociągi na dwóch niezależnych torach kolejowych. Wartość tej inwestycji szacowana jest na kilkadziesiąt milionów złotych.

LOCONI Intermodal SA.

Lider na polskim rynku operatorów intermodalnych. Spółka akcyjna z siedzibą w Gdyni, w 100 proc. z polskim kapitałem, działa od 2011 r. Organizuje kompleksowy, terminowy i bezpieczny łańcuch dostaw przy wykorzystaniu transportu kolejowego na możliwie najdłuższym odcinku trasy oraz transportu drogowego na odcinku ostatniej mili. Posiada sieć terminali przeładunkowych, zapewniając całopociągowe połączenia intermodalne między trójmiejskimi portami morskimi i terminalami w: Radomsku, Gądkach k/Poznania, Warszawie, Kątach Wrocławskich i Dąbrowie Górniczej. Miesięcznie operator organizuje 250 połączeń z i do portów morskich realizując zlecenia ponad 200 firm spedycyjnych oraz armatorów. W 2019 r. Loconi zajęło pierwsze miejsce pod względem ilości przeładowanych kontenerów na kolei w polskich portach morskich. Firma zakończyła rok 2019 liczbą 220 tys. przewiezonego TEU. Obecnie zatrudnia ponad 110 osób. Zespół Loconi to pasjonaci, którzy wierzą, że intermodal jest najlepszą alternatywą dla transportu drogowego. Więcej na www.loconi.pl

W przypadku pytań prosimy o kontakt z:

Martyna Kowalewska
PRlogistics.pl
tel. 888 337 115
e-mail: loconi@prlogistics.pl