

# Lekki powiew normalności

**– W związku z pandemią koronawirusa bardzo dużo mówiono o spowodowanych przez nią problemach na rynku kontenerowym, w żegludze czy w portach morskich. A jak wygląda sytuacja na rynku przewozów intermodalnych?**

– Obecnie, jeśli chcemy rozpatrywać sytuację spowodowaną koronawirusem, to mogę powiedzieć, że lipiec był pierwszym miesiącem od początku pandemii, w którym odczuwamy, że wszystko zaczyna wracać do normalności.

**– Brzmi optymistycznie.**

– Co prawda nadal nie osiągnęliśmy wzrostu wolumenu, który zakładaliśmy na ten rok, ale w lipcu, po raz pierwszy od marca, kiedy koronawirus pojawił się na ogromną skalę w Europie, nie mieliśmy do czynienia ze spadkami, porównując rok do roku. Myślę, że nasza sytuacja odzwierciedla tę, która generalnie panuje na rynku intermodalnym, co zresztą najlepiej widać w portach morskich. I tak np. DCT, który ma ponad 65% udziału w obsłudze kontenerów w portach w Polsce, w ostatnich tygodniach przeladowuje na kolei 90% wolumenu, jaki był tam obsługiwany przed pandemią. Czyli sytuacja wraca do normy. Wchodzimy właśnie w okres standardowo wysokiego wolumenu i, analizując otrzymywane prognozy, przewidujemy, że po kilku miesiącach recesji najbliższe 2 miesiące przyniosą nam oczekiwane wzrosty.

**– Jak generalnie pandemia koronawirusa wpłynęła na rynek intermodalny? Czy pojawiły się jakieś zmiany, czy też może dopiero się pojawiają?**

– Nasz rynek logistyczny jest bardzo wrażliwy na wszelkiego rodzaju globalne zawirowania w handlu czy produkcji, więc bardzo szybko to odczuwamy. To, co obserwowaliśmy od marca, a co miało wpływ na rynek intermodalny oparty na połączeniach z portów polskich, to spadające przeladunki kontenerów w portach roku do roku. W ostatnich latach nie obserwowaliśmy spadków. Gdy porównamy miesiąc do miesiąca czy kwartał do kwartału, zawsze generowany był wzrost. W pierwszych

2 miesiącach br. terminale także notowały wzrosty na poziomie 3%. Natomiast I i II kwartał to już spadki, odpowiednio 6% i 8% w stosunku do 2019 r. Ponadto tak niskich wolumenów, z jakimi mieliśmy do czynienia w marcu i kwietniu, nie notowano w naszych portach od wielu lat. W pierwszej kolejności sytuacja dotknęła DCT, gdzie prym wiodą ładunki z Dalekiego Wschodu i gdzie spadki w marcu wyniosły 30%. W Gdyni zaś w marcu nie było jeszcze widać niższych obrotów, ale zamknięcie gospodarek europejskich sprawiło, że w następnym miesiącu to samo co w Gdańsku stało się również w terminalach gdyńskich.

Tak naprawdę do końca drugiego kwartału obserwowaliśmy mocne rozchwianie rynku. Od końca maja zaś ponowne załamanie wolumenów importowych z Dalekiego Wschodu, które było skutkiem niepewności importerów w zakresie planowania zamówień, z drugiej strony powolne odmrażanie gospodarek i rosnący eksport... i braki kontenerów pustych na rynku.

Branża intermodalna mierzyła się z jeszcze większą niż standardowo konkurencją ze strony transportu samochodowego. Spadki w przewozach drogowych na poziomie sięgającym 20%-30% przy jednoczesnych obniżkach ceny paliwa wpłynęły na duże obniżki stawek przez przewoźników drogowych. To dodatkowo wpłynęło na odpływ ładunków z torów na koła.

**– Czy sytuacja z koronawirusem w jakiś sposób wpłynie, a może już wpłynęła, na zmianę ciągów ładunkowych? Czy wymusi szukanie nowych dróg albo nowych sposobów transportu towarów? Czy też może po pandemii wszystko wróci na stare, utarte tory?**

– Pewne zmiany pojawiły się w momencie, gdy pandemia najbardziej dała się we znaki gospodarce i spowodowała zaburzenia globalnych łańcuchów dostaw. Przykładem może być 2-krotnie większa liczba anulowanych zawinięć statków z Dalekiego Wschodu na skutek wydłużonego przestoju fabryk w Chinach oraz ograniczenia w operacjach lotniczych. W tej sytuacji firmy, którym zaczęło brakować komponentów



Z Karoliną Wlazło, dyrektorką ds. kluczowych klientów i projektów Loconi Intermodal SA, rozmawia Piotr Frankowski.

do produkcji, dla zachowania ciągłości dostaw i przyspieszenia transportu z Chin decydowały się na zmiany ciągów ładunkowych i przeniesienie transportu na kolej. W efekcie, w drugim kwartale br., Nowy Jedwabny Szlak przeżywał dynamiczny wzrost, a od czerwca liczba pociągów na tej trasie wzrosła prawie 2-krotnie w stosunku do 2019 r. W związku z tym w lipcu mówiliśmy już o zatorach związanych z brakiem przepustowości w terminalach przygranicznych i w efekcie kongestią na granicy Chin i Kazachstanu czy Polski i Białorusi, a także wydłużeniem terminu dostaw.

Poza tym wielu przewoźników kolejowych, z którymi współpracujemy, informowało nas, że na skutek barier na drogowych przejściach granicznych pojawiły się zapytania o zupełnie nowe kierunki, które dotychczas nie występowały. Widać więc, że sytuacja wymusiła poszukiwanie nowych, alternatywnych rozwiązań.

**– Jak Loconi odnajdywało się w tej sytuacji?**

– Na pewno odczuliśmy globalne spowolnienie gospodarki i w efekcie pandemii całkowicie pokrzyżowała nasze plany wzrostu na 2020 r. Po rekordowym 2019 r. założyliśmy dalszy przyrost o ok. 15% i o ile pierwsze 2 miesiące wygenerowały wzrost prawie o 20%, to marzec mocno zrewidował nasze plany. W sumie od marca do końca czerwca przewieźliśmy o 20% mniej ładunków niż tym samym okresie ub.r. Miała na to także wpływ wspomniana wcześniej sytuacja w transporcie drogowym.



Efekty wzmożonego ruchu na połączeniach na Nowym Jedwabnym Szlaku odczuliśmy za to na naszym terminalu w Warszawie, gdzie po rozładunku pociągów z Chin składowane były duże ilości pustych kontenerów. W ostatnim okresie dochodziło do składowania nawet 1500 TEU pustych kontenerów, to prawie dwukrotnie więcej wolumenu niż w okresie przed wybuchem epidemii.

W czerwcu, chyba po raz pierwszy w historii, mieliśmy też do czynienia z sytuacją, w której ilość ładunków eksportowych zlecanych nam przez klientów przewyższała wolumen importowy. Takie zrównoważenie importowo-eksportowe, tak na naszych terminalach lądowych, jak i w portach, obniżyło wskaźnik liczby i czasu składowania pustych kontenerów. To, czego nauczyło nas ostatnie pół roku, to zmiany w spojrzeniu na planowanie. Musieliśmy skupić się na tym, co dzieje się tu i teraz, oraz na działaniu krótkofalowym i bardzo szybkim reagowaniu na zmiany, aby możliwe jak najlepiej optymalizować koszty działalności. Zresztą trudno było nawet zdobywać jakieś prognozy od naszych klientów, którzy sami nie wiedzieli, w jakim kierunku rozwine się sytuacja w dłuższej perspektywie czasu. Wszystko zmieniało się bardzo dynamicznie i tak samo musieliśmy reagować. Jak wiele innych firm przestawiliśmy się również na pracę zdalną, poza terminalami, które musiały działać na miejscu i pełną parą.

**– Niezależnie od pandemii, od dłuższego czasu trwa dyskusja na temat jakości obsługi kolejowej kontenerów w naszych terminalach i ich przepustowości. Głównie dotyczyło to DCT i tamtejszej bocznicy kolejowej. Jak koronawirus wpłynął na zmiany w tym zakresie?**

– Skoro było mniej ładunków w portach, to nie mieliśmy problemów związanych z brakiem przepustowości czy brakiem możliwości zarezerwowania „okien” przeładunkowych. W dobie niepewności i odwoływania pociągów wielu operatorów intermodalnych nie mogło bazować na swoich

stałych „oknach” i musiało podchodzić do tego bardziej elastycznie. Jeśli jednak mówimy o przyszłości i dalszym wzroście wielkości przewozów intermodalnych to bez wielu działań, w tym inwestycji w infrastrukturę kolejową w samych terminalach portowych, nie osiągniemy zamierzonego celu.

**– Co trzeba zrobić? Co jest najistotniejsze?**

– Przede wszystkim inwestycja, która od 2019 r. realizowana jest w DCT, mająca na celu zwiększenie przepustowości i poprawę obsługi kolejowej. Myślę, że beneficjentami tych działań będziemy w pełni na przełomie lat 2021 i 2022. W efekcie w DCT dostępnych będzie łącznie 7 torów, zostaną przeznaczone tylko do przeładunków kolejowych elektryczne suwnice, a tory wydłużone zostaną do 750 m (warto zauważyć, że na wielu liniach kolejowych w naszym kraju taka długość pociągów nie jest jeszcze dopuszczalna). Jak wskazuje sam DCT, zdolności przeładunkowe na kolei dzięki temu projektowi ulegną podwojeniu. Kibicujemy temu projektowi.

Jeśli chcemy mówić generalnie o wzroście udziału kolei w portach, to potrzeba rozwoju infrastruktury kolejowej dotyczy również gdyńskich terminali kontenerowych. Szczególnie że w ub.r. mieliśmy do czynienia z sytuacją, w której przepustowość na kolei w portach w okresach wysokiego sezonu wolumenowego była wykorzystana w 100%. A jak pokazuje rzeczywistość wolumeny w portach rocznie rosną od kilku do kilkunastu procent.

Niezwykle istotne jest też wprowadzenie rozwiązań systemowych ułatwiających obsługę kontenerów na kolei przez wszystkich uczestników łańcucha dostaw. Terminale mają swoje systemy informatyczne dostosowane do obsługi statków i transportu drogowego, a wywóz kontenera koleją wymaga nieco innej wymiany informacji. Borykamy się z tym od lat. Niemniej jednak w Gdyni, zarówno w przypadku BCT, jak i GCT, jesteśmy na etapie zaawansowanych rozmów, a nawet działań w kierunku wdrożenia automatycznej wymiany informacji niezbędnych dla procesu planowania przez nas pociągów intermodalnych. Zresztą oba terminale także dostrzegają taką potrzebę. W efekcie wszystkim ułatwi i przyspieszy to pracę.

**– Jak z punktu widzenia przewozów intermodalnych wygląda infrastruktura wewnątrz kraju?**

– Jeśli chodzi o zaplecze portów, to niezwykle istotne są realizowane obecnie inwestycje mające na celu poprawę dostępu kolei do trójmiejskich portów morskich. Co prawda okresowo ograniczają one przepustowość, wyłączając np. bocznice depot

kontenerowych, jednak są to kluczowe projekty, dzięki którym również przewozy intermodalne będą mogły się rozwijać.

Jeżeli spojrzymy w głąb kraju, to widać że wciąż borykamy się z niską jakością linii kolejowych przy relatywnie wysokich w porównaniu do innych krajów europejskich kosztach dostępu do infrastruktury kolejowej. Powszechnie podawane są do informacji publicznej dane, że zmodernizowane trasy umożliwiają nadawanie pociągów o długości 740 m i nacisku 22,5 t. na oś. Tylko że takie możliwości występują w większości odcinkowo, a na całej trasie przewozu nie jest to możliwe. Nadal mamy do czynienia z niską prędkością handlową pociągów intermodalnych, 70% relacji uruchamianych intermodalnie nie przekracza prędkości 40 km/godz. Pomijając aspekt konkurencyjności z innymi krajami europejskimi, niska prędkość pociągów wpływa niekorzystnie na rotację zasobów przewozowych, tj. wagonów, lokomotyw a także zasobów ludzkich zaangażowanych w transport kolejowy, co wpływa na rosnące koszty przewozów intermodalnych. Przy jednoczesnym rozwoju i poprawie jakości dróg w Polsce, intermodal jest nadal mniej konkurencyjny w stosunku do transportu drogowego.

**– Jakie działania należałoby więc podjąć, aby umożliwić dynamiczny rozwój transportu intermodalnego w Polsce?**

– Kluczowa jest poprawa parametrów linii kolejowych, przy jednoczesnym wsparciu finansowania przewozów intermodalnych. Nie jest to możliwe bez intensywnych działań ze strony państwa. Mówi się dużo o intermodalu na różnego rodzaju konferencjach czy spotkaniach, ale czy jest jakaś rządowa inicjatywa lub skoncentrowane działania, które rozwój ten mogłyby zapewnić? Mamy obecnie 25-proc. obniżkę stawki dostępu do linii dla przewozów intermodalnych, ale może trzeba byłoby spojrzeć na to w inny sposób: może do momentu kiedy infrastruktura kolejowa nie ulegnie znaczącej poprawie i nie osiągniemy zapowiadanych czy też oczekiwanych parametrów, to obniżka powinna być dwukrotnie większa? Poza tym trudno konkurować z transportem drogowym w sytuacji, gdy część polskich dróg nadal nie jest objęta opłatami za korzystanie z nich. Dlaczego nie przenieść tego rozwiązania na tory do czasu osiągnięcia dobrych parametrów linii kolejowych? Generalnie brakuje spójnej polityki w zakresie poprawy konkurencyjności transportu intermodalnego, która zapewniłaby jego dynamiczny rozwój.

**– Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał  
PIOTR FRANKOWSKI