

**SPECIAL  
EDITION**



**Pracuj w logistyce PDF**



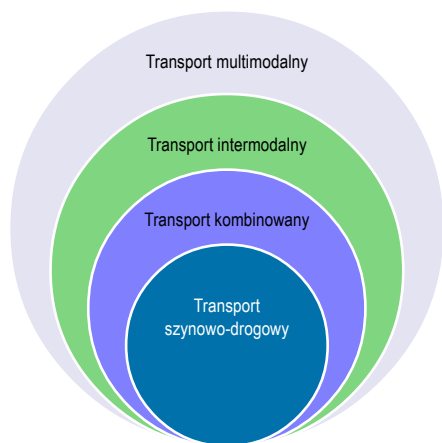
PRZEGLĄD TYGODNIOWY AKTUALNOŚCI INFORMACJE WYDARZENIA poniedziałek 25 listopada 2013 Nr 17 (55)

# Jak organizować dostawy w transporcie intermodalnym?

Lidia Dziewierska, wiceprezes zarządu LOCONI INTERMODAL SA

**J**aka jest różnica między pojęciami: transport intermodalny, transport kombinowany, transport multimodalny i dlaczego warto wiedzieć, co oznaczają?

Niepozornie brzmiąca definicja każdego z tych pojęć, po zrozumieniu jej istoty, daje tak naprawdę odpowiedź na pytanie: jakie obowiązki ciążyą na operatorze intermodalnym i jakie oczekiwania wobec niego należy mieć? A więc rozłożmy definicje na czynniki pierwsze.



Warto zacząć od tego, co łączy te wszystkie rodzaje transportu. Otóż wszystkie trzy wspomniane pojęcia mają wspólny mianownik – wszystkie dają nazwę rodzajowi przewozu, który w celu realizacji dowozu towaru do miejsca przeznaczenia, integruje w sobie co najmniej dwie gałęzie transportu. Co ważne, żadne inne kryteria, zgodnie z definicją ustaloną przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ

oraz Komisję Europejską w 2001 roku w dokumencie pod nazwą „Terminology on combined transport”, nie muszą być spełnione, aby transport nazwać **multimodalnym**. Oznacza to, że wystarczy, że towar jest wysłany i chociaż raz przeładowany, niezależnie od tego, czy jest transportowany luzem, w workach, czy

**cd. na str. 3**

## W NUMERZE:

Jak organizować dostawy w transporcie intermodalnym?  
Lidia Dziewierska, wiceprezes zarządu Loconi Intermodal SA ... str. 1

Jak zarabiać na transporcie intermodalnym? ..... str. 2

Przeładunki intermodalne w BCT Gdynia  
Piotr Frąckowiak, intermodal manager BCT Gdynia SA ..... str. 7

W Polsce można zarabiać na transporcie intermodalnym  
– rozmowa z Frankiem Schuhholzem dyrektorem zarządzającym  
ERS Railways B.V. .... str. 9

Rozwiązania intermodalne w sieci połączeń promowych  
Stena Line, Henryk Kałużny freight manager Stena Line ..... str. 13

# Jak zarabiać na transporcie intermodalnym?

Na to i inne pytania, odpowiedzi mogli uzyskać uczestnicy pierwszych warsztatów szkoleniowych dotyczących organizacji dostaw w transporcie intermodalnym, które odbyły się 17 października 2013 r. w Gdyni. W spotkaniu udział wzięło ponad 130 osób. Było to pierwsze spotkanie w Polsce, poświęcone omówieniu strony praktycznej transportu intermodalnego przez samych Praktyków zajmujących się na co dzień intermodelem po stronie:

- operatora intermodalnego – LOCONI Intermodal SA
- terminala kontenerowego – BCT Gdynia SA
- armatora promowego – Stena Line Freight
- przewoźnika kolejowego – ERS Railways
- Klienta – JYSK Polska

Podczas październikowych warsztatów, uczestnicy mogli dowiedzieć się nie tylko jak przebiegają poszczególne procesy i etapy organizacji dostaw z wykorzystaniem połączeń intermodalnych, ale również jak zarabiać i konkurować na rynku usług transportowych przy wykorzystaniu tychże rozwiązań. Na kanwie wystąpień powstał niniejszy poradnik, w którym zostały omówione aspekty praktycznej współpracy z uczestnikami rynku intermodalnego.

Zapraszając Państwa na kolejne spotkanie warsztatowe, chcemy również tworzyć środowisko intermodalne, w którym jego uczestnicy będą mogli ze sobą współpracować, wymieniać się doświadczeniami i rozwijać przewozy intermodalne w Polsce. Podczas następnych warsztatów, poświęcimy więcej czasu na Networking, aby każdy z uczestników mógł nawiązać cenne kontakty biznesowe.

## KOLEJNE WARSZTATY INTERMODALNE

pt. „Organizacja i zarządzanie dostawami w transporcie intermodalnym”

planujemy na przełomie stycznia/lutego 2014 r. w Warszawie!

Szczegóły już wkrótce na [www.pracujwlogistyce.pl](http://www.pracujwlogistyce.pl)



## cd. ze str. 1

w jakiejś jednostce transportowej (np. w kontenerze, naczepie, itp.), i jakie środki transportu są w to zaangażowane (czy statek oraz samochód, czy kolej z drogą, itd.) a przewóz ma charakter transportu *multimodalnego*. Niemniej należy podkreślić, że termin ten stał się powszechnie używany w branży spedycji morskiej, głównie w związku z przyjętym nazewnictwem konosamentu Multimodal Bill of Loading. W celu pogłębienia tego zagadnienia, odsyłam do lektury eksperta tej dziedziny, Pana Profesora Janusza Neidera.

Pojęcie *transport intermodalny* ma zdecydowanie węższe znaczenie i zawiera się w pojęciu transport multimodalny. W świetle definicji, aby przewóz można było uznać za intermodalny, musi spełniać trzy warunki:

- Jedna jednostka transportowa – przewóz musi dotyczyć towaru umieszczonego w jednej i tej samej na całej trasie przewozu jednostce ładunkowej (np. kontener, nadwozie, itp.), który podlega przeładunkowi z jednego środka transportu na inny;
- Co najmniej dwie gałęzie transportu np. przewóz morsko-drogowy, kolejowo-drogowy, morsko-kolejowo-drogowy;
- Ujednolicone warunki przewozu – przewóz musi się odbywać na podstawie jednej umowy (zlecenia), jednego listu przewozowego, w oparciu o jedną stawkę (nie zawierającą składowych obostrzonych klauzulami).

Co ważne, wszystkie te warunki muszą zostać spełnione jednocześnie.

*Transport kombinowany* z kolei to pojęcie jeszcze węższe, aczkolwiek zawierające się w pojęciu *transport intermodalny* i *transport multimodalny*.

Zgodnie z definicją wynikającą z Terminology of Combined Transport oraz art. 4.13) Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2011 roku, transport kombinowany to:

- rodzaj transportu intermodalnego – czyli wiemy już, że na pewno musi on spełniać co najmniej wszystkie kryteria transportu intermodalnego (jedna cena, jeden list, jedna jednostka, co najmniej dwie gałęzie transportu);

- główny odcinek przewozu europejskiego wykonywany jest przez kolej, transport morski na odległości nie większej niż 100 km w linii prostej, lub żeglugę śródlądową – czyli pojęcie zawęża się do rynku europejskiego oraz wyklucza przewozy dalekomorskie;
- odcinki początkowy i/lub końcowy, wykonywane przez transport drogowy, są możliwie jak najkrótsze, na odległości nie przekraczającej 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub morskiego portu załadunku lub wyładunku.

### Jaką rolę pełni operator intermodalny w intermodalnym łańcuchu dostaw z organizacyjnego punktu widzenia?

Aby właściwie zdefiniować rolę operatora intermodalnego w intermodalnym łańcuchu dostaw, należy sięgnąć po definicję tej formy transportu. Każdy element tej definicji mówi nam wiele o tym, na czym polega tak naprawdę działalność operatora.

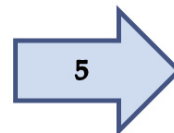
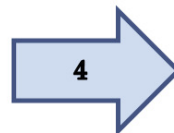
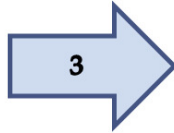
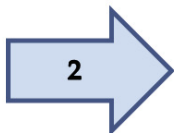
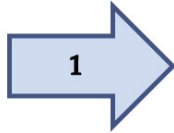
Jak wynika ze schematu nr 1 (strona 4), w praktyce na co dzień Operator Intermodalny w procesie organizacji lądowego intermodalnego łańcucha dostaw zajmuje się organizowaniem wysyłki i przewozu np. kontenerów, gdzie punktem A jest terminal morski, a punktem B – miejsce załadunku, lub odwrotnie. W tym celu Operator zarządza wszystkimi ogniwami intermodalnego łańcucha dostaw oraz koordynuje ich współpracę.

Zadaniem operatora jest takie organizowanie pracy zakontraktowanych podwykonawców (przewoźnika kolejowego, drogowego, operatora terminalowego), aby transport odbył się bez zakłóceń, w czasie do którego się zobowiązał wobec Zleceniodawcy, a w razie powstania przeszkód, przedstawianie rozwiązań zaistniałych sytuacji.

### Jaką rolę pełni operator intermodalny w intermodalnym łańcuchu dostaw z prawnego punktu widzenia?

W jaki sposób można ustalić to, w jakiej roli wobec swojego Zleceniodawcy, a więc jaką odpowiedzialność wobec niego, ponosi Operator Intermodalny?

Lp.	Definicja <i>transport intermodalny</i>	Zadania operatora <i>intermodalnego</i>	W praktyce
1.	Przewóz realizowany przy wykorzystaniu co najmniej dwóch gałęzi transportu	Zobowiązuje się do organizacji przewozu poprzez integrację co najmniej dwóch gałęzi transportu	<ol style="list-style-type: none"> <li>Operator konsoliduje partie ładunku</li> <li>zamawia u przewoźnika kolejowego skład wagonowy na czas i miejsce wcześniej ustalone z terminalem portowym/lądowym</li> <li>zleca załadunek/rozładunek wskazanych jednostek na terminalu portowym/lądowym</li> <li>zleca przewóz przewoźnikowi kolejowemu z terminalu morskiego na wskazany lądowy i odwrotnie</li> <li>organizuje przeładunek z kolei na drogę</li> <li>zleca przewóz przewoźnikowi drogowemu na odcinku dowozu/odwozu z portu</li> </ol>
2.	Przewóz realizowany z wykorzystaniem jednej jednostki ładunkowej	Zobowiązuje się do organizacji przewozu jednostek ładunkowych	<ol style="list-style-type: none"> <li>Operator organizuje transport kontenerów, nadwozi wymiennych, naczep samochodowych, itp.)</li> <li>Operator nie dokonuje rozładunku towaru z jednostek</li> </ol>
3.	Przewóz wykonywany na podstawie ujednoliconych warunków przewozu	Operator oferuje: <ul style="list-style-type: none"> <li>– jedną stawkę na przewóz z punktu A do B</li> <li>– przedstawia jeden intermodalny list przewozowy wskazujący na dwa środki transportu</li> </ul>	



A  
Terminal morski

PRZEWOŹNIK  
KOLEJOWY

Intermodalny  
terminal  
lądowy

PRZEWOŹNIK  
DROGOWY

B  
Magazyn  
Odbiorcy

**OPERATOR INTERMODALNY ORGANIZUJE INTERMODALNY ŁAŃCUCH DOSTAW**

(Schemat nr 1)

Skoro bowiem z organizacyjnego punktu widzenia Operator jest alternatywą dla przewoźnika drogowego, to czy można założyć, że z tego względu pełni on również rolę przewoźnika z prawnego punktu widzenia? A co za tym idzie, w przypadku zaistnienia szkody, odpowiada za nią na zasadzie ryzyka, a nie winy?

Przyjrzyjmy się zatem jeszcze raz czynnościom faktycznie wykonywanym przez Operatora (na poniższym schemacie).

Gdy zestawimy to z obowiązkami Spedytora wynikającymi z definicji legalnej ustawy Kodeks Cywilny, pojawiają się następujące wnioski:

Obowiązki Spedytora wynikają z definicji legalnej.

Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swojego przedsiębiorstwa do:

W relacji ze Zleceniodawcą:

1. Organizuje przewóz z pkt A do pkt B poprzez integrację tr. kolejowego i drogowego
2. Informuje Zleceniodawcę o przebiegu przesyłki
3. Niezwłocznie zawiadamia o zaistniałych przeszkodach oraz sposobach pokonania przeszkód

**ŁĄDOWY INTERMODALNY ŁAŃCUCH DOSTAW**

A Terminal morski	PRZEWOŹNIK KOLEJOWY	Intermodalny terminal lądowy	PRZEWOŹNIK DROGOWY	B Magazyn Odbiorcy
<p><u>W relacji ze Zleceniodawcą:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Odbiera przesyłkę od Zleceniodawcy – przejmuje pieczęć nad ładunkiem (awizacja w systemie portowym)</li> </ul> <p><u>W relacji z terminalem morskim:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizuje czynności ładunkowe na kolej</li> </ul>	<p><u>W relacji z przewoźnikiem kolejowym:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• występuje jako nadawca przesyłki, tj. co najmniej zawiera umowę przewozu</li> <li>• Wystawia list przewozowy</li> <li>• wskazuje stację odbioru i adres dostawy partii ładunku</li> </ul>	<p><u>W celu przeładunku przesyłki z kolei na drogę:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wykonuje czynności przeładunkowe (posiada własny terminal lądowy)</li> </ul> <p>Lub</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zleca czynności przeładunkowe, tj. nadaje pociąg na terminal zewnętrzny i zleca przeładunek na samodzielnie zaaranżowane pojazdy</li> </ul>	<p><u>W relacji z przewoźnikiem drogowym:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Występuje jako nadawca przesyłki, tj. co najmniej zawiera umowę o przewóz</li> <li>• Wystawia list przewozowy</li> </ul>	<p><u>W relacji z odbiorcą:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dostarcza przesyłkę na wskazany przez Zleceniodawcę adres</li> </ul>

- Wysyłania = co najmniej zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem = pełnienie funkcji nadawcy przesyłki lub w przypadku Operatora Intermodalnego to chociażby:
  - nadanie przesyłki w transporcie kolejowym,
  - wystawienie listu przewozowego kolejowego,
  - zorganizowanie załadunku na kolej na terminalu portowym
  - nadanie przesyłki do transportu drogowego na terminalu lądowym;
- Odbioru przesyłki lub w przypadku Operatora Intermodalnego to chociażby:
  - dokonanie odbioru przesyłki na terminalu lądowym;
- Dokonania innych usług związanych z jej przewozem w przypadku Operatora Intermodalnego to chociażby:
  - wykonanie czynności przeładunkowych lub ich organizacja,
  - nadzorowanie przebiegu procesu transportowego,
  - informowanie Zleceniodawcy o przebiegu przesyłki,
  - niezwłoczne zawiadomienie o zaistniałych przeszkodach oraz sposobach pokonania przeszkód.
- Dochować należytej staranności w wyborze:
  - sprawdzić, czy Operator cieszy się dobrą reputacją i czy jego profesjonalizm nie budzi wątpliwości
  - sprawdzić, czy Operator jest należycie ubezpieczony od ryzyk związanych z działalnością (OCS) lub czy legitymuje się standingiem finansowym, który zabezpieczy ewentualne roszczenia odszkodowawcze
  - uzyskać kopię licencji pośrednictwa transportowego Operatora (obowiązek wynikający z wykonywania działalności spedycji drogowej na jednym z odcinków organizowanego przewozu);
- Udzielić kompletnego zlecenia:
  - uchronić się przed konsekwencjami zaistniałymi wobec spedytora i osób trzecich **w następstwie podania w zleceniu niedokładnych, niekompletnych lub nieprawidłowych danych**:
  - udzielić Operatorowi takiego zlecenia, aby zawierało wszystkie niezbędne dane, np.:
    - szczególnych właściwości towaru
    - wagi przesyłki
    - wartość towaru.
- Upewnić się, czy podwykonawcę cechuje **fachowość i profesjonalizm** w nadzorowaniu przebiegu procesu m.in. poprzez:
  - bieżącą wiedzę i informowanie na temat statusu przesyłki,
  - kompetentne zabezpieczenie dowodów, dopilnowanie sporządzenia protokołów na rzecz Zleceniodawcy w przypadku zaistnienia szkody.

#### CIEKAWOSTKA

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. dopuszczalna masa całkowita pojazdów członowych w przypadku transportu kombinowanego, w ramach którego trzyosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa naczepa przewożą 40' kontener ISO, wynosi 44 tony, tzn. o 4 tony więcej niż dopuszcza się w transporcie drogowym.

**UWAGA!** Zgodnie z definicją transport kombinowanego dotyczy to dostaw w odległości 150 km od terminalu, ale liczonych w linii prostej!

Jak wynika z powyższej analizy, wszelkie czynności wykonywane przez operatora intermodalnego wskazują na to, że są to czynności stricte spedycyjne, zgodne z definicją legalną zawartą w art. 794 Ustawy Kodeks Cywilny. Co za tym idzie, operator intermodalny, w przypadku zaistnienia szkody, odpowiadać będzie na zasadzie winy w wyborze.

#### CIEKAWOSTKA

Zwiększona DMC dla transportu kombinowanego dotyczy tylko kontenerów 40' ISO, a nie dotyczy 20' ISO.

Mimo to istnieje możliwość ładowania 25,5 ton do kontenera 20' ISO, zakładając, że przewóz drogowy jest wykonywany przy użyciu zestawu dwuosowego ciągnika i trzyosiowej naczepy.

**W związku z tym, że operator intermodalny pełni rolę spedytora dalszego, o co powinien zadbać Zleceniodawca – spedytor główny?**

- Zabezpieczyć swój interes na wypadek zaistnienia szkody w ładunku:
  - w razie zaistnienia szkody, **we współpracy ze spedytorem dalszym, Spedytor Główny odpowiada na zasadzie winy w wyborze**; oznacza to, że musi wówczas wykazać, że dokonując wyboru, dochował należytej staranności, tj:

#### CIEKAWOSTKA

Wbrew temu, że operator intermodalny w łańcuchu dostaw występuje jako alternatywa dla przewoźnika drogowego, to z prawnego punktu widzenia, pełni on rolę spedytora dalszego, a nie przewoźnika.

#### ZAPRASZAMY DO KONTAKTU



**Szymon Mikołajczak**  
prezes zarządu

Kontakt w sprawach:

- rozmów handlowych
  - relacji z klientami
  - szkoleń z zakresu transportu intermodalnego
- +48 661 605 663  
s.mikolajczak@loconi.pl

**Lidia Dziewierska**  
wiceprezes zarządu



Kontakt w sprawach:

- standardów obsługi
  - szkoleń w zakresie transportu intermodalnego
  - kontaktu z mediami
- +48 506 180 931  
l.dziewierska@loconi.pl

**Biuro Obsługi Klienta**  
**Maciej Cetnerowski**  
kierownik ds. handlowych  
+48 515 770 332  
bok@loconi.pl



# Dla Ciebie stanjemy na głowie



*An ICTSI Group Company*

[www.bct.gdynia.pl](http://www.bct.gdynia.pl)

Piotr Frąckowiak, intermodal manager BCT Gdynia SA

# Przeładunki intermodalne w BCT Gdynia

BCT jest specjalistycznym terminalem kontenerowym przystosowanym do obsługi kontenerów w różnych relacjach transportowych o całkowitym potencjale przeładunkowym 750 tys. TEU rocznie. Posiada nabrzeże o długości 800 m z pięcioma stanowiskami do obsługi statków

matycznie rośnie. Rok 2012 zamknął się na poziomie 409 tys. TEU.

## 7 pociągów i 15 operatorów intermodalnych

Od początku swojej działalności BCT przeładuje kontenery w relacji z koleją.



Pierwszy pociąg intermodalny został obsłużony już w 1979 r. Obecny udział przeładunków intermodalnych przekracza 40 proc. Jest to doskonały wynik na skale europejskiej i światowej. Jest to możliwe dzięki rozbudowanemu torowisku (system zewnętrzny i wewnętrzny) i wydajnemu terminalowi kolejowemu. Przed

terminala znajdują się 3 trzystumetrowe tory ładunkowe (zdawczo-odbiorcze) i jeden techniczny tor objazdowy. Dodatkowo wzdłuż magazynów są poprowadzone 2 tory ładunkowe do przeładunków drobnych.

Obecnie BCT obsługuje 7 par pociągów intermodalnych dziennie oferowanych przez 15 operatorów intermodalnych do ponad 20 destynacji w kraju i za granicą. Terminal kolejowy pracuje siedem dni w tygodniu na 3 zmiany. Średni tygodniowy przeładunek w relacji z koleją to ok. 3200 TEU. Poprzedni rok zamknął się liczbą 170 tys. TEU przeładowanych z i na wagony. Terminal jest obsługiwany przez trzech niezależnych przewoźników manewrowych oferujących usługi podstawiania składów ze stacji Gdynia Port bezpośrednio operatorom intermodalnym. Te wskaźniki oraz bogate i długie doświadczenie w obsłudze kolei, czynią BCT liderem wśród polskich terminali morskich obsługujących pociągi kontenerowe.

o maksymalnym zanurzeniu 12,7 m. Jest wyposażony w 5 suwnic nabrzeżowych, 18 suwnic placowych, 2 suwnice kolejowe, 2 wozy podsiębierne, 3 reach stackery, 30 ciągników i dwa samobieżne dźwigi o maksymalnym udźwigu 100 ton każdy. Ponadto posiada kontenerowe place składowe o pojemności 20 tys. TEU, 280 stanowisk składowania kontenerów chłodniczych, place składowe dla pojazdów i parking dla TIR-ów. Na terminalu dostępne jest ponad 20 tys. m<sup>2</sup> krytej powierzchni magazynowej o jednorazowej pojemności składowania 15 tys. ton drobnych. Terminal jest też wyposażony w rampę ro-ro. Obecnie największą linią żegludową, której statki zawijają regularnie do BCT jest MSC. Oprócz tego przyplływają na terminal feedery OOCL, APL, Unifeeder, Teamlines i Mann Lines.

Rekordowym rokiem dla BCT był 2007 kiedy przeładunki na terminalu sięgnęły prawie pół miliona TEU. Od drastycznego spadku wywołanego przez światowy kryzys w 2009 r., roczny wolumen syste-



bramą terminalu znajduje się 6 osiemsetmetrowych torów postojowych. Służą one wagonom do oczekiwania na wjazd na teren terminalu i do niezbędnych manewrów, związanych z bieżącymi operacjami przeładunkowymi. Na terenie samego

Oprócz typowych przeładunków wszystkich typów kontenerów morskich (włączając kontenery 45' pallet wide, kontenery specjalistyczne i 30') BCT umożliwia

**cd. na str. 8**

cd. ze str. 7

przeładunki nadwozi wymiennych i nacze-  
p drogowych. Bliskie sąsiedztwo z ter-  
minalem promowym Stena Line pozwala  
na oferowanie usługi przemieszczania  
kontenerów i nacze-  
p drogowych w rela-  
cji z terminalem promowym, przy użyciu  
własnego sprzętu przeładunkowego i bez  
konieczności angażowania ciągnika traso-  
wego i kierowcy. Daje to unikalną okazję  
do wykorzystania zalet szybkiego i czę-  
stego połączenia promowego ze Skandy-  
nawią w kombinacji z tanim i efektywnym  
dalekobieżnym serwisem kolejowym,  
gdzie ciągnik trasowy zostaje użyty jedy-  
nie do lokalnej dystrybucji na końcach  
łańcucha intermodalnego.

#### Północ-Południe

BCT upatruje również okazję swojego  
wzrostu w związku z rozwojem europej-  
skiej inicjatywy budowania korytarza  
Bałtyk-Adriatyk. Gdynia została włą-  
czona, jako punkt końcowy korytarza.  
ICTSI\*, które posiada również terminal

#### \* Baltic Container Terminal Gdynia SA

BCT powstał, jako pierwszy terminal kontenerowy z prawdziwego zdarzenia w Polsce. Rozpoczął funkcjonowanie w 1979 roku i nieprzerwanie działa do dzisiaj. W latach dziewięćdziesiątych został wyodrębniony ze struktur Morskiego Portu Gdynia, jako niezależna jednostka gospodarcza i w 2003 r. został kupiony (100 proc. udziałów) przez filipińską firmę International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), która działa na rynku od 26 lat i jest globalnym operatorem terminali kontenerowych. Obecnie ICTSI posiada 27 terminali w 18 krajach.

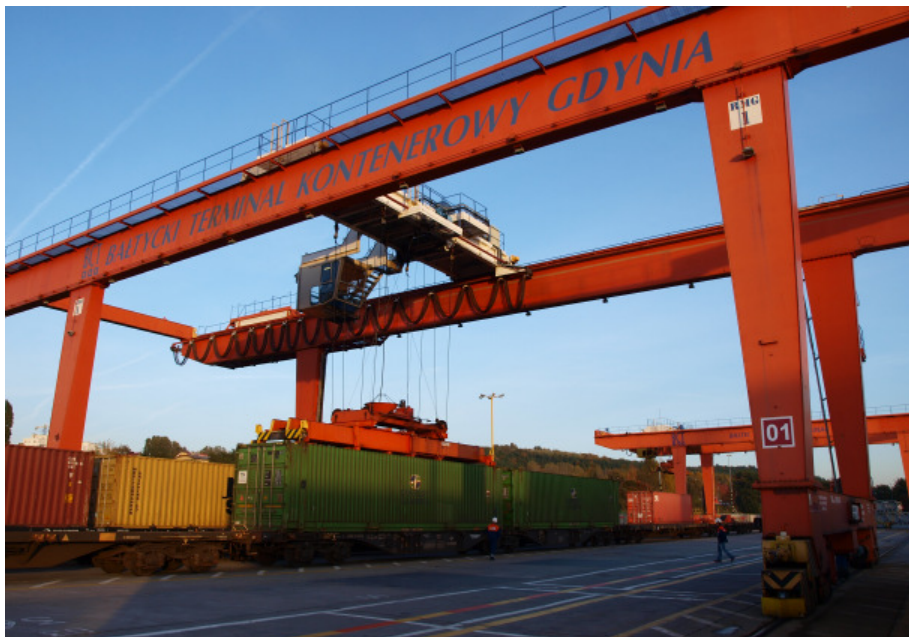
<http://www.bct.gdynia.pl>

Jest to możliwe obecnie dzięki dynamicz-  
nemu rozwojowi kolejowych serwisów in-  
termodalnych jak i postępującej tendencji  
wkraczania morskich serwisów oceanicz-  
nych do portów południowego Bałtyku. Do  
BCT prowadzi już jeden serwis z południa  
Europy i oczekuje się, że wkrótce otworzą  
się nowe połączenia zbierające ładunki  
z Czech i Słowacji. Również od strony  
morskiej BCT ma już deklaracje wielu ar-  
matorów chętnych do skierowania swo-  
ich statków oceanicznych bezpośrednio  
do Gdyni. Warunkiem jest jednak przy-

#### Rozwój transportu intermodalnego

Obecnie BCT jest w trakcie realizacji naj-  
większego w historii programu inwesty-  
cyjnego przy udziale funduszy europej-  
skich w ramach działania 7.4: Rozwój  
transportu intermodalnego z priorytetu VII:  
Transport przyjazny środowisku Programu  
Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko  
2007–2013 (planowe zakończenie 2015).  
Łączna wartości inwestycji to 153 mln zło-  
tych. Zostanie zakupiony nowy sprzęt prze-  
ładunkowy, powiększony i zmodernizowa-  
ny plac składowy, zaimplementowane  
nowe systemy IT. Dodatkowo zostaną za-  
kupione i będą rozwijane własne nowocze-  
sne systemy poprawiające, jakość i wydaj-  
ność świadczonych usług.

Równoległe Zarząd Morskiego Portu  
Gdynia prowadzi własne działania mają-  
ce na celu poprawę dostępności portu,  
zarówno od strony nabrzeża, jak i zaple-  
cza lądowego. Kanał portowy zostanie  
pogłębiony i powstanie nowa obrotnica,  
co pozwoli na wprowadzanie do portu  
znacznie większych statków kontenero-  
wych niż obecnie (o pojemności 14 tys.  
TEU). Infrastruktura kolejowa zostanie  
gruntownie zmodernizowana. Na terenie  
Terminala zostaną poprowadzone 3 nowe  
tory ładunkowe o długości 680 m każdy  
pozwalające na obsługę najdłuższych po-  
ciągów bez konieczności dzielenia. Do-  
jazd do terminalu zostanie gruntownie  
wyremontowany i zelektryfikowany.



w chorwackiej Rijeci jest żywotnie za-  
interesowanie tą inicjatywą, nie tylko  
z punktu widzenia rozwoju BCT, lecz też  
działalności Adriatic Gate Container Ter-  
minal znajdującego się na przeciwnym  
końcu korytarza. Oprócz obsługi ładun-  
ków krajowych, grupa upatruje dużą oka-  
zję w przejściu ładunków tranzytowych.

stosowanie infrastruktury do obsługi tak  
dużych statków. Zakończenie prac pogłę-  
biających i poszerzających obrotnicę spo-  
dziewanych na koniec 2016 r. może otwo-  
rzyć nową erę w dziejach Bałtyckiego  
Terminalu Kontenerowego i zaowocować  
dwukrotnym zwiększeniem obecnych  
przeładunków.

Wszystkie te działania mają na celu pod-  
niesienie konkurencyjności portu w Gdyni  
i Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego,  
dostosowując go do spełniania wymogów  
rynkowych, związanych ze stale rosną-  
cymi rozmiarami statków kontenerowych  
i wroście masy ładunkowej kierowanych  
do państw regionu Morza Bałtyckiego.



# W Polsce można zarabiać na transporcie intermodalnym

Rozmowa z Frankiem Schuhholzem

dyrektorem zarządzającym ERS Railways B.V.

**Co skłoniło ERS Railways do wejścia na polski rynek? Jak Pan ocenia potencjał polskiego rynku intermodalnego?**



– Polska jest bardzo ważnym rynkiem, jeśli chodzi o aktualne i potencjalne volumeny ładunków transportowanych koleją. Tak więc, rynek ten nie może być pominięty na

tle innych krajów, jeśli chce się rozwijać stabilny biznes w przewozach kolejowych. ERS Railways jest obecny w Polsce od 2006 roku i po pierwszych doświadczeniach widzieliśmy już, jak duże znaczenie ma obecność tutaj. Oceniając więc przyszłość przewozów intermodalnych w Polsce, można powiedzieć tylko jedno, widzimy ją bardzo pozytywnie. Nie bez powodu, też uruchomiliśmy połączenie intermodalne między Rotterdamem i Poznaniem w maju 2012 r., co okazało się sukcesem. Potwierdzeniem tego jest przyznanie tytułu Europejskiego Operatora Towarowego roku 2012 w listopadzie 2013 roku w Londynie podczas Europejskiego Kongresu Kolejowego.

**Jakie są plany rozwoju ERS Railways w Polsce?**

– No cóż, nie wiem czy powinienem o tym mówić, żeby nie przestraszyć konkurencji. A tak poważnie, to w naszej strategii zaplanowaliśmy uruchomienie kolejnych połączeń intermodalnych do i z Polski. Tym najważniejszym pozostanie oczywiście połączenie z Rotterdamem, ale także są inne kierunki, na których rozważamy swoją obecność i tylko kwestią czasu jest kiedy zaczniemy realizować nowe prze-

wozy. Z naszych obserwacji wynika, że zainteresowanie i popyt na usługi transportowe w zakresie rozwiązań przyjaznych środowisku będzie rosło wśród polskich przedsiębiorców. Polska dosyć niedawno, bo zaledwie kilka lat temu, tak naprawdę zaczęła rozwijać transport intermodalny. Do tej pory opierał się on głównie na połączeniach pomiędzy morskimi portami – Hamburgiem i Gdynią. Ta sytuacja zmienia się i obserwujemy rosnący potencjał rynku na przewozy kontynentalne ładunków europejskich, które mogą być transportowane koleją.

**Transport intermodalny w Polsce jest postrzegany jako bardzo drogi i niedostępny na dużą skalę? Co należy zrobić, aby go uatrakcyjnić? Jakie firmy powinny z niego korzystać?**

– To, jak postrzegany jest transport intermodalny w zakresie kosztów, zależy od tego z jakiego punktu widzenia go oceniamy. Polska miała i nadal ma bardzo silną bazę przewoźników samochodowych, którzy oferują elastyczne i efektywne kosztowo rozwiązania komunikacyjne – to nie pozostawia wątpliwości. Usługi przewozów intermodalnych można uważać za bardzo drogie, jeśli mówimy o inwestycjach jakie należy ponieść, aby rozpocząć działalność w zakresie operacji kolejowych. Proszę zobaczyć, do tego potrzebne są chociażby terminale przeładunkowe po dwóch stronach – nadawcy i odbiorcy. Inwestycje te nie mają więc zastosowania w przypadku rozwiązań opartych na czysto drogowym transporcie, a przynajmniej nie w głębi kraju. Ale z drugiej strony, przewagę intermodalu dostrzegasz wtedy, kiedy widzisz 10 czy 15 kierowców ciężarówek, oczekujących w kolejce na rozładunek przed twoim bu-



dynkiem. W tym przypadku terminale intermodalne mogą pełnić funkcję buforową. Kiedy mówimy o tym, dlaczego intermodal nie może być dostępny na szeroką skalę, to inwestycje w terminale są oczywiście jednym z punktów niedociągnięć na polskim rynku. Odpowiadając dalej na pytanie, co należy zrobić, aby go uatrakcyjnić, moim zdaniem większości polskim klientom (mam tu na myśli też załadowców) brakuje po prostu doświadczenia i wiedzy – co tak naprawdę transport intermodalny oznacza dla ich łańcuchów dostaw? Proszę nie odbierać tego jako mojej krytyki, tylko po prostu jako sygnał do zastanowienia się, gdzie my właściwie teraz jesteśmy w odniesieniu do rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Aby uświadomić przedsiębiorcom, co transport intermodalny oznacza dla nich, nie można oczywiście ignorować kosztów. Łatwo jest powiedzieć, że przewozy intermodalne nie powinny być droższe niż rozwiązania oparte na transporcie samochodowym. To ambitne zadanie i też do osiągnięcia, ale tylko kiedy wszyscy partnerzy współpracują ze sobą i podążają w tym samym kierunku. Natomiast trudno mi zrozumieć, dlaczego oczekuje się od operatorów intermodalnych, a także przewoźników kolejowych, aby ich roz-

**cd. na str. 10**

**cd. ze str. 9**

wiązania były tańsze od innych gałęzi transportowych, w tym głównie samochodowego. Patrząc na dobrze funkcjonujące produkty intermodalne nie widzę żadnych oczywistych powodów uzasadniających jakąkolwiek różnicę w cenie. One mają być konkurencyjne, co nie oznacza, że tańsze. Nie zrozumcie mnie źle, ja nie narzekam, ale to sprawia, że rozwój nowych produktów na polskim rynku jest po prostu większym wyzwaniem dla strony oferującej takie usługi. Odpowiadając na ostatnią część pytania – dla kogo Intermodal? Mając na względzie rozwiązanie tylko kolejowe, jest bardziej atrakcyjny z pewnością dla tych, którzy operują dużymi wolumenami ładunków (całopociągowymi), niż dla tradycyjnych firm spedycyjnych obsługujących sektor MSP. W branży logistycznej przedsiębiorstwa są na uprzywilejowanej pozycji, gdyż mogą samodzielnie zestawiać wolumeny i koordynować przepływy. W tych przypadkach przedsiębiorstwa kolejowe mogą też zaoferować lepsze warunki cenowe, jeśli większa część pociągu jest zaangażowana przez jednego operatora. Łatwiej też jest do takiego pociągu dołączyć mniejszym firmom spedycyjnym. Wówczas cała idea rozwiązania intermodalnego rozwija się znacznie szybciej. Dobrym przykładem jest tutaj nasze połączenie z Rotterdamem – pociągów wahałowych do Poznania, które jeżdżą od 18 miesięcy. Zaczynaliśmy od kilku dużych klientów, a obecnie mamy ich ponad 20, którzy korzystają na stałe z naszych przewozów – i to jest dopiero początek!



**Tabor ERS Railways**

ERS Railways wynajmuje od kilku leasingodawców 16 multi-systemowych lokomotyw, które pozwalają na ruch międzygraniczny bez konieczności zmiany lokomotywy. Firma na potrzeby swoich klientów wdraża do swoich połączeń kolejowych podwójne i pojedyncze wagony kieszeniowe, które pozwalają na transport naczep Mega i Standard na różnych trasach. Poza tym dysponuje 60', 80' i 90' platformami, które mogą transportować wszystkie rodzaje kontenerów.

[www.ersrail.com](http://www.ersrail.com)

**Co jest podstawową wartością transportu intermodalnego? Szybkość, bezpieczeństwo, transit time, duża ładowność? W jakim obszarze przynosi oszczędności?**

– Transport intermodalny oferuje naprawdę wiele wartości, kiedy są spełnione określone warunki. Moim skromnym zdaniem, transport na odległość 750 km lub więcej może być realną alternatywą dla przewozów drogowych z punktu widzenia kosztowego i prędkości. Kolej zawsze też była bezpieczniejszym środkiem transportu niż droga. Porównanie pod względem ładowności jest trudne, bo nie można powiedzieć, że pociąg jednorazowo transportuje 40 kontenerów lub 36 naczep, więc ma większą ładowność i tyle jest mniej ciężarówek na drodze. Nie zapominajmy, że udział przewozów kolejowych w Europie stanowi nie więcej niż 17 proc. w ogólnej masie przewożonych towarów, a reszta to ciężarówki. Musimy pozbyć się iluzji, że przez zwiększenie udziału przewozów intermodalnych pozbedzimy się z naszych dróg ciężarówek pracujących na poziomie krajowym i międzynarodowym. Natomiast w wyniku stałego przenoszenia ruchu towarów z dróg na kolej, możemy przyczynić się do bezpieczniejszego środowiska transportowego ogólnie. Co do oszczędności, to można je osiągnąć przez to, że firmy transportowe, które korzystają z intermodalu nie będą musiały inwestować w tabor do

przewozów długodystansowych. Zaś korzystanie z rozwiązań kolejowych w inteligentny sposób, pozwoli przewoźnikom drogowym i spedytorom na zoptymalizowanie wykorzystania liczby pojazdów i kierowców na naszych drogach. Tym bardziej, że liczba kierowców maleje z ro-



ku na rok i jest niewystarczająca w niektórych krajach, co oznacza, że transport drogowy nie zapewnia już odpowiedniej podaży usług. Kolejna sprawa, to opłaty drogowe, które podnoszą koszty frachtu drogowego. Nie można też oczywiście zapomnieć o redukcji emisji CO<sub>2</sub>. Przyznam, że to jest zawsze delikatny temat w rozmowach z klientami, bo jak im wytłumaczyć, jaką energię musimy zużyć do realizacji naszych usług, jako ERS Railways. Aktualnie pracujemy nad tym, w jaki sposób zwiększyć naszą wiarygodność w tej kwestii, ale szczerze mówiąc – tylko niewielka liczba klientów jest w stanie zaakceptować wyższą cenę za kontener lub naczepę w związku z bardziej przyjaznym transportem dla środowiska naturalnego. Podam prosty przykład i zapytam – chciałbym podnieść cenę frachtu za naczepę o 40 zł w wyniku zastosowania droższej energii odnawialnej i przy założeniu, że ten kontener jest załadowany 4 tysiącami par butów, a cena jednej

**cd. na str. 11**

cd. ze str. 10

pary butów wzrośnie o 1 grosz – czy powiesz, że to zbyt dużo aby skorzystać z inicjatywy na rzecz rozpoczęcia działania przeciwko większej emisji CO<sub>2</sub>? To ostatnio gorący temat w wielu dyskusjach. Osobiście nie widzę żadnego powodu, dlaczego konsumenci w Europie, jak i producenci nie byłiby w stanie wziąć na siebie tego kosztu.

### Jakie są szanse i zagrożenia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce?

– Istnieje wiele możliwości rozwoju na polskim rynku intermodalnym, a my jesteśmy dopiero na początku, aby osiągnąć udział porównywalny do niektórych krajów w Europie Zachodniej. W Polsce, jak do tej pory, uruchomiono tylko kilka połączeń intermodalnych (w porównaniu do Niemiec to minimum), więc jest jeszcze wiele miejsca dla nas i dla innych. Łatwo policzyć, z iloma międzynarodowymi trasami jest połączona Polska, z iloma partnerami europejskimi, jakie centra portowe skupia i jaki obrót generuje zarówno w imporcie jak i eksporcie. Inną ważną kwestią, którą stawia intermodal wysoko na liście priorytetów firm spedycyjnych i transportowych jest zwiększenie maksymalnej dopuszczalnej masy zestawu do 44 ton nie tylko dla kontenerów 40', ale także dla 45'. Polski rynek nie jest też pozbawiony ryzyka. W ostatniej dekadzie nasz kraj nie odczuł tak silnie recesji, jaką widzieliśmy w pozostałej części Europy. To jest bardzo optymistyczne, ale wciąż musimy pamiętać, że każdy skurcz gospodarki doprowadzi do deflacji cenowej po



stronie transportu drogowego, a rynek kolejowy nie będzie w stanie udźwignąć tego ciężaru. Poza tym polska sieć kolejowa



nie jest w najlepszym stanie technicznym i wymaga dużych nakładów modernizacyjnych. Polska stanie się beneficjentem 280 mld zł z funduszy UE w ciągu najbliższych 7 lat dla wszystkich obszarów gospodarczych. Część tej kwoty, mogłaby stać się częścią planu poprawy infrastruktury – tak bym to wdział.

### ERS Railways jest przewoźnikiem i operatorem intermodalnym? Jakiej wartości klient otrzymuje z połączenia tych dwóch funkcji?

– To jest bardzo dobre pytanie, które należy dobrze wyjaśnić. Większość naszych klientów jeszcze nie jest w stanie skorzystać z obu możliwości, które oferujemy, gdyż raczej dysponują mniejszymi wolumenami niż całopociągowe. Proszę sobie wyobrazić, że klient ma małe ilości ładunku na trasie Rotterdam-Melzo, gdzie realizujemy 12 połączeń tygodniowo, ale ma za to duże wolumeny pomiędzy Wielką Brytanią a Polską. W tym przypadku jego obsługa opiera się na funkcji operatora na trasie Rotterdam-Melzo. Jednocześnie może wybrać tzw. składy dedykowane i wykupić całą zdolność przewozową kompletnego pociągu na przejazd w obie strony, tym samym korzysta z drugiej naszej funkcji jako przewoźni-

ka kolejowego. ERS może mu pomóc zwiększyć częstotliwość przejazdów poprzez wprowadzenie dodatkowych wolumenów od innych klientów.

### Kto może odnieść największe korzyści z oferty ERS Railways?

– Naszymi klientami są przewoźnicy, spedytorzy, firmy logistyczne, a także linie żeglugowe. Nie pretendujemy do funkcji operatora logistycznego, aby nie konkurować o klientów, czyli nadawców/odbiorców końcowych. Ostatnie dwa lata pokazały, że jesteśmy w stanie dostarczyć kilka innowacyjnych produktów na rynek, które mają na celu przejęcie ładunków z drogi na kolej. Dobrym przykładem jest trasa Rotterdam-Poznań, gdzie udowodniliśmy, że możemy rozwijać konkurencyjne usługi intermodalne, które są tak atrakcyjne, że firmy organizujące dostawy oparte na transporcie samochodowym zaczynają przenosić je na kolej. Jak widać mamy wiele planów dotyczących ERS Railways w Polsce i nie możemy doczekać się 2014 r., który przyniesie nowe możliwości. Jednym z najważniejszych wyzwań jest to, że chcemy znaleźć kluczowych klientów, a także partnerów, którym można zaufać.

Dziękuję za ro zmwę.

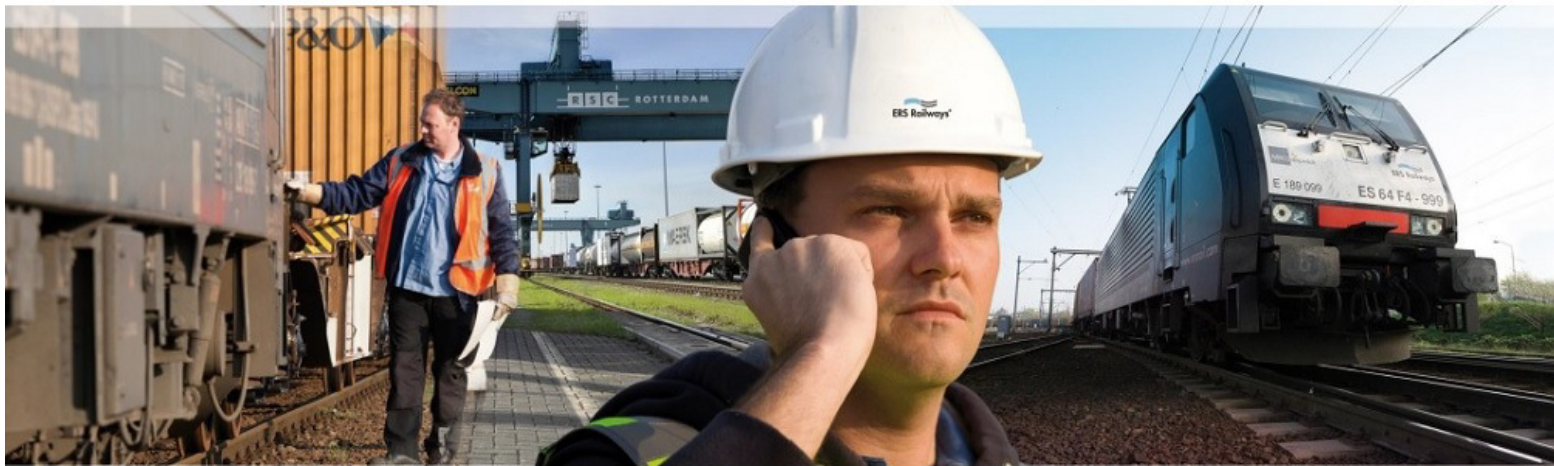
**Beata Trochymiak**



# ERS Railways<sup>©</sup>

ERS Railways B.V., Sp. z o.o, Oddział w Polsce, ul. Bonifraterska 17, 00-203, Warszawa, tel.: +48222668273,

[www.ersrail.com](http://www.ersrail.com)



# Rozwiązania intermodalne w sieci połączeń promowych Stena Line

**Stena Line** jest częścią koncernu Stena AB i jednym z największych operatorów promowych na świecie. Operuje obecnie 40 promami na 22 trasach, przewożąc rocznie ponad 15 mln pasażerów, 3 mln samochodów osobowych oraz prawie 2 mln pojazdów ciężarowych.

**Stena Line Freight** to dział Stena Line zajmujący się przewozami frachtowymi przewożąc poza standardowymi pojazdami ciężarowymi również same naczepy, jednostki intermodalne (kontenery morskie, naczepy huckepack, nadwozia wymienne) czy – na wybranych trasach, także wagony kolejowe czy też całe pociągi towarowe na promach lub ładunki typu project cargo.

**Przewozy intermodalne** są najczęściej omawiane lub opisywane w kontekście dowozów/odwozów kolejowych kontenerów morskich w relacjach zamorskich/overseas. Przewozy intermodalne to jednak także przewozy ładunków kontynentalnych, w tym przewozy naczep. Stena

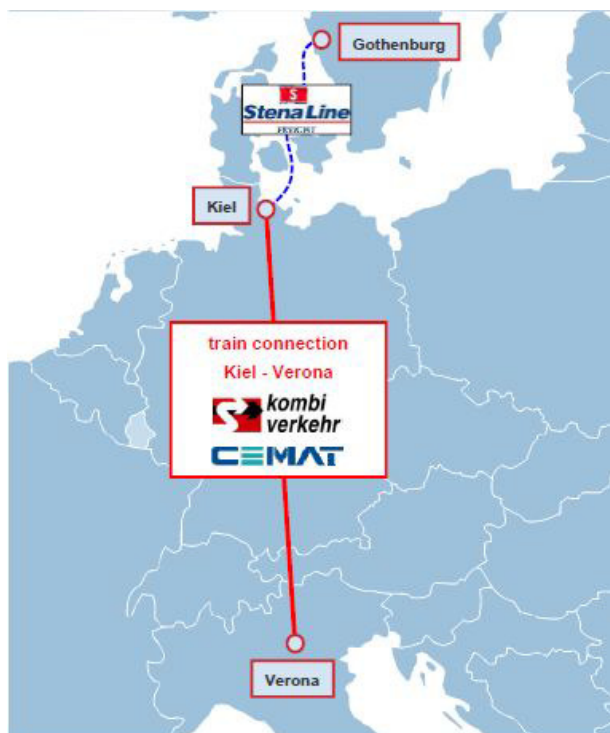
Line – dzięki rozbudowanej sieci połączeń promowych oferuje szereg możliwości przewozów intermodalnych w relacjach droga/prom/droga, kolej/prom/kolej, a także ich kombinacji np. kolej/prom/droga etc.

**Przewozy naczep** to najprostszy i zarazem najbardziej popularny sposób wykorzystania sieci połączeń promowych do realizacji przewozów intermodalnych. Umożliwia zwiększenie efektywności ciągnika siodłowego z kierowcą, który w systemie naczepowym może wykonać znacznie więcej operacji załadunkowych niż ciągnik z naczepą wykonujący przewóz door-to-door. Jeden ciągnik siodłowy może załadować i dostarczyć do portu kilka naczep, które już same przewożone są do drugiego portu, gdzie z kolei jeden ciągnik może dostarczyć kilka naczep do miejsc przeznaczenia. Należy pamiętać, że naczepy wykorzystywane do przewozu ładunków na promach muszą – zgodnie z kodeksem dobrych praktyk IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) być wyposażone w uchwyty promowe (lashing points), umożliwiające zamocowanie naczepy do pokładu promu specjalnymi łańcuchami lub pasami. W tej kombinacji ciągnik siodłowy dostarcza naczepę do portu, a przewoźnik promowy wciąga ją na prom swoim ciągnikiem terminalowym typu tugmaster. Po dopłynięciu do portu przeznaczenia ciągnik armatora wyciąga naczepę z promu i odstawia na terminalu tak, by ciągnik klienta mógł ją odebrać. Przewoźnik promowy odpowiada za naczepę od bramy terminalu nadania do bramy terminalu odbioru, a każda naczepa jest dokładnie

sprawdzana pod względem technicznym i ew. uszkodzeń przy nadaniu i odbiorze, co dokumentuje odpowiedni raport. Stena Line realizuje przewozy naczep na wszystkich swoich 22 trasach promowych. Aby naczepa mogła być dostarczona/odebrana nie tylko przez ciągnik siodłowy, ale także na wagonie kolejowym – musi być odpowiednio przystosowana do przeladunków pionowych suwnicami termina-



lowymi lub wózkami typu reachstacker. Takie wymogi spełniają **naczepy typu huckepack** posiadające odpowiednio wzmocnione ramy oraz specjalne uchwyty umożliwiające przeladunek, widoczne na burtach bocznych naczep, jako dwie, metalowe, najczęściej oznakowane na żółto blachy. Naczepy intermodalne typu huckepack są bardzo popularnym rodzajem jednostki intermodalnej szczególnie w dostawach do/z Skandynawii, Wielkiej Brytanii oraz w tranzycie z tych destynacji do Państw alpejskich (Włochy, Szwajcaria Austria). Bardzo szybko jednak rosnie ich popularność także w dostawach kontynentalnych, szczególnie w tych relacjach gdzie odległość wynosi ponad 600 km, a jednocześnie istnieją duże potoki ładunków umożliwiające wykorzystanie efektu skali. Stena Line realizuje przewozy naczep typu huckepack z możliwością przeladunku na wagony kolejowe w portach Gdynia, Karlskrona, Kiel, Geteborg, Frederikshavn, Rostock, Sassnitz, Trelleborg, Rotterdam oraz Harwich. Innym sposobem wykorzystania promów do



cd. na str. 14

cd. ze str. 13

alizacji przewozów intermodalnych jest **przewóz kontenerów morskich 20', 30', 40' czy 45' HCPW na podwoziach typu RT (roll trailer)/tzw. maffi w technologii ro-ro**. Kontenery z wagonu kolejowego lub naczepy kontenerowej są przeładowywane w porcie za pomocą suwnicy terminalowej lub wózka typu reachstacker na podwozie typu RT i wtaczane na prom ciągnikiem terminalowym typu tugmaster. Stena Line umożliwia także przewozy intermodalne zarówno naczep typu huckepack jak i kontenerów **na wagonach kolejowych na pokładach swoich promów kolejowych** na trasach Rostock-Trelleborg, Sassnitz-Trelleborg, Geteborg-Frederikshavn zarówno pojedynczych wagonów w ruchu rozproszonym jak i całych pociągów.

**Pociąg Kiel-Verona plus prom Geteborg-Kiel**

Stena Line we współpracy z firmami Kombiverkehr oraz Cemat oferuje łączo-

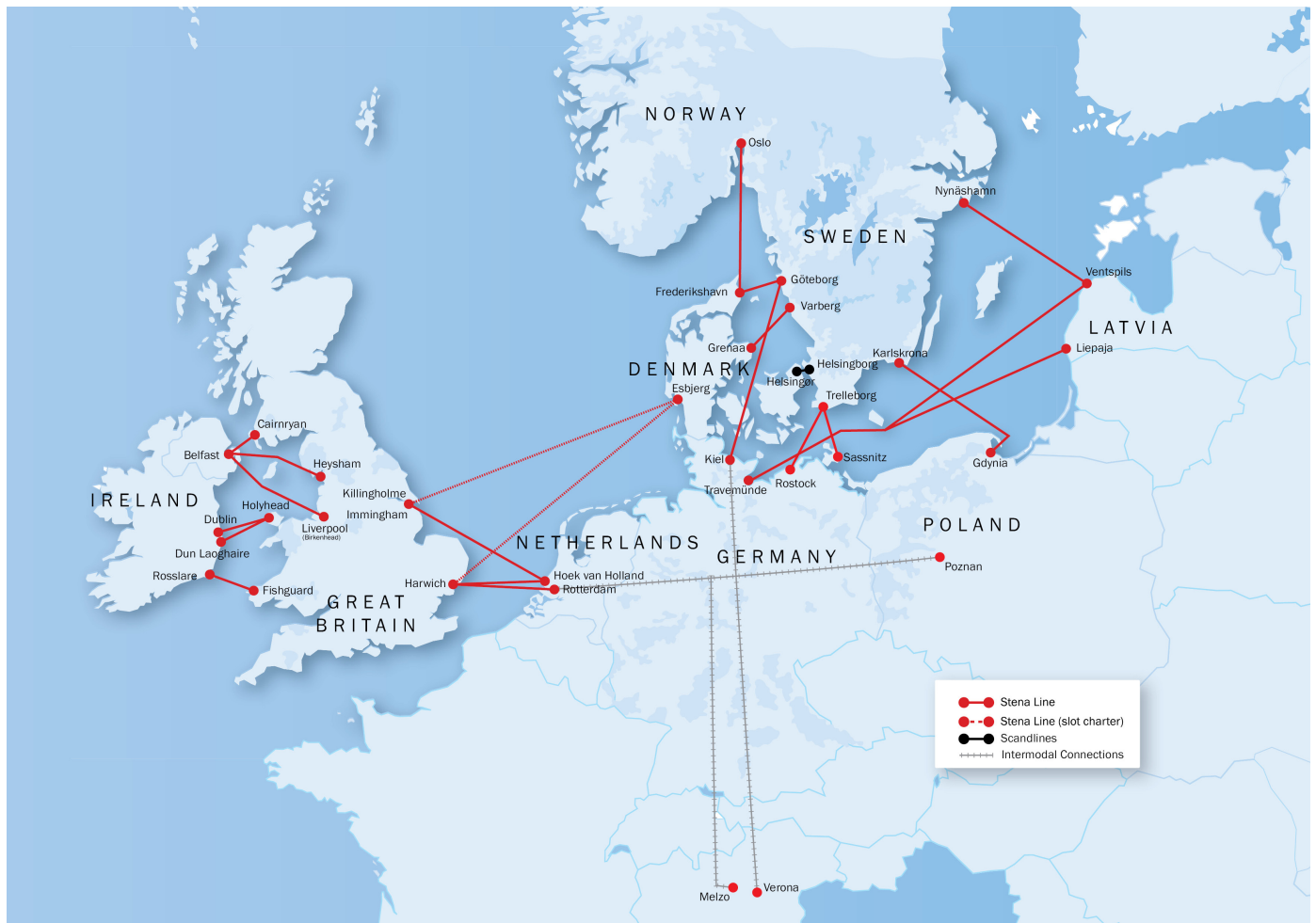
ny produkt umożliwiający przewozy intermodalne ze Szwecji do Włoch w relacji Geteborg-Verona. Klient ma możliwość realizacji całego przewozu na jednym bilecie i jednej rezerwacji. Dzięki synchronizacji rozkładu pociągu Verona-Kiel, którego operatorem jest niemiecki przewoźnik Kombiverkehr we współpracy z włoskim Cemat z promem Stena Line płynącym codziennie na trasie Kiel-Geteborg, cały przewóz w relacji Geteborg-Verona zabiera mniej niż 40 godzin. Serwis umożliwia przewóz wszystkich typów jednostek intermodalnych czyli zarówno naczep huckepack, kontenerów wszystkich typów jak i nadwozi wymiennych. Obecny rozkład umożliwia przejazdy 2 pociągów tygodniowo w każdym kierunku jednak ze względu na szybko rosnącą popularność tego rozwiązania – partnerzy serwisu planują w 2014 roku dodanie trzeciego pociągu tygodniowo.



**Pociąg Poznań-Rotterdam plus prom Rotterdam-Harwich**

Stena Line we współpracy z ERS Railways BV oferuje łączony produkt umożliwiający przewozy intermodalne naczep huckepack, kontenerów wszystkich typów i nadwozi wymiennych z Polski do Wielkiej Brytanii. Klient dokonuje osobnej rezerwacji pociągu w relacji Poznań-Rotterdam/Europoort operowanego przez fir-

cd. na str. 15



## cd. ze str. 14

mę ERS Railways BV, a osobno rezerwuje prom w relacji Rotterdam-Harwich. Dzięki synchronizacji rozkładów pociągu i promu – uzyskano krótki transit time (pociąg 22h, prom 8h), porównywalny z przewozami drogowymi. Klient nadając kontener lub naczępę w Poznaniu – odbiera ją w Harwich, a wszystkie operacje przeładunkowe (wagon/prom, wtoczenia/wytoczenia etc) są realizowane i zsynchronizowane przez partnerów łączonego serwisu. Atutem serwisu jest duża częstotliwość pociągów (5–6 razy tygodniowo) i promów (2 razy dziennie) oraz bezpośredni wjazd pociągu na terminal promowy (co eliminuje kosztowne operacje tranzytowe między terminalami).

**Prom Travemunde/Nynashamn-Ventspils plus sieć połączeń InterContainer Stena Line** we współpracy z rosyjskim operatorem InterContainer uruchomiła łączoną ofertę umożliwiającą wspólną dostawę skonteneryzowanych ładunków w tranzycie z Europy Zachodniej oraz Skandynawii do Rosji i dalej siecią regularnych połączeń kolejowych do państw Azji Środkowej oraz na Daleki Wschód lub na Ukrainę i dalej do Turcji. Wspólny serwis obsługuje kontenery morskie – głównie kontenery 20', 30' oraz 40' i 40'HCPW. Stena Line przewozi kontenery na pod-

woziach RT w technologii ro-ro na trasach Travemunde-Ventspils oraz Nynashamn-Ventspils, a z kolei TransContainer dostarcza kontenery z Łotwy na wskazane stacje kolejowe lub terminale w Rosji, Azji Środkowej lub na Dalekim Wschodzie. Istnieje także możliwość dostaw jednostek intermodalnych promem Stena Line z Nynashamn do Ventspils i dalej – pociągiem intermodalnym ZUBR do Odessy na Ukrainie skąd prom Stena SeaLine dostarcza je do Istanbułu w Turcji. Inna możliwość to dostawa kontenera przez InterContainer z Łotwy do portu we Władywostoku, skąd prom StenaDaea Line dostarcza ładunek do portu Sokcho w Korei Południowej.

### **Prom Gdynia-Karlskrona plus sieć połączeń GreenCargo-Karlskrona-terminale intermodalne w Szwecji i Norwegii**

Stena Line we współpracy z kolejami szwedzkimi Green Cargo oraz operatorem skandynawskich terminali intermodalnych Logent, uruchomi w 2014 roku wspólny projekt polegający na realizacji łączonych przewozów intermodalnych naczepek huckepack, kontenerów wszystkich typów oraz nadwozi wymiennych na trasie Gdynia-Karlskrona. W Karlskronie jednostki intermodalne będą przeładowywane na wagony kolejowe i dostarczane dalej przez Green Cargo na wybrane terminale intermodalne w Skandynawii. Green Cargo umożliwi przewozy zarówno całych pociągów intermodalnych jak i pojedynczych jednostek na wagonach w ruchu rozproszonym. Przygotowania do realizacji projektu rozpoczęły się na jesieni 2013 natomiast pierwsze przewozy z nowego terminalu



intermodalnego w Karlskronie są planowane na pierwszą połowę 2014 roku. Terminalami docelowymi w Skandynawii będą takie kluczowe destynacje jak Geteborg, Sztokholm, Oslo czy też Haparanda, Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Gävle, Borlänge, czy Hallsberg. Zaletami takiego rozwiązania będą krótki transit time oraz możliwość dokonania rezerwacji z Gdyni do terminala docelowego na jednej rezerwacji oraz rozliczenia całego przewozu na jednej fakturze zawierającej koszt promu, pociągu oraz przeładunków na terminalach. Terminal intermodalny w Karlskronie będzie obsługiwany wspólnie przez Karlskrona Baltic Port (którego większościowym udziałowcem jest Stena Line wspólnie z Gminą Karlskrona) oraz Logent.



**Kontakt: Henryk Kałużny**  
freight manager  
Poland & Ukraine  
Stena Line Scandinavia AB  
Mobile +48 50 800 27 22  
www.stenalinefreight.com  
email: henryk.kaluzny@stenaline.com

#### **Redakcja:**

Beata Trochymiak – redaktor/wydawca portalu  
e-mail: redakcja@pracujwlogistyce.pl  
tel. +48 535 44 85 44

#### **Dział marketingu i reklamy:**

e-mail: reklama@pracujwlogistyce.pl  
tel. +48 535 44 75 44

#### **Dział techniczny:**

e-mail: techniczny@pracujwlogistyce.pl

#### **Dział reklamacji:**

e-mail: reklamacje@pracujwlogistyce.pl

#### **adres redakcji:**

ul. Pułtuska 12/14 lok. 2, 04-331 Warszawa