

dr inż. Bogusz Wiśnicki,
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Akademia Morska w Szczecinie

UWARUNKOWANIA ROZWOJU POŁĄCZEŃ INTERMODALNYCH W OBSŁUDZE TERMINALU PROMOWEGO ŚWINOUJŚCIE

Streszczenie

We wprowadzeniu krótko scharakteryzowano rynek przewozów intermodalnych w Polsce, ze szczególnym podkreśleniem ograniczeń wpływających na nierównomierność jego rozwoju. Autor pokazuje niski stopień rozwoju analizowanego systemu przewozów w obsłudze portów ujścia Odry. W dalszej części przedstawiono projekt powstania bazy intermodalnej na obszarze Terminalu Promowego Świnoujście. Pokazano potencjał rynkowy dla uruchomienia nowych połączeń intermodalnych morsko-lądowych z wykorzystaniem tego terminalu. Wreszcie przedstawiono założenia techniczne i eksploatacyjne dla połączenia intermodalnego Świnoujście-Budapeszt. Artykuł kończy podsumowanie pokazujące inne możliwości i zagrożenia w rozwoju przewozów intermodalnych do i z portów Pomorza Zachodniego.

1. Wprowadzenie

Dystans dzielący Polskę od przodujących krajów Europy w rozwoju transportu intermodalnego jest bardzo duży i to pomimo dynamicznego rozwoju tego systemu transportowego w naszym kraju w ostatnich 20 latach. Trudno prognozować, kiedy Polska ma szansę być równorzędnym partnerem dla liderów europejskich na rynku przewozów intermodalnych dla Niemiec, Austrii, Szwajcarii, Francji i Włoch. Dzisiaj przykładem dla naszego kraju mogą być nawet kraje mające tą samą przeszłość historyczną, jakimi są Czechy i Węgry. Polska, choć zajmuje bardzo ważne miejsce na mapie gospodarczej i transportowej Europy, dopiero buduje potencjał infrastrukturalny i organizacyjny niezbędny do rozwoju efektywnych połączeń morsko-lądowych w obsłudze intermodalnych jednostek ładunkowych.

Rok 2011 można określić, jako bardzo dobry dla polskiego rynku przewozów intermodalnych. Wpłynęło na tą ocenę to kilka czynników, wśród których do najważniejszych należy zaliczyć rozwój terminali lądowych i portowych oraz kontenerowych połączeń morskich i kolejowych. Spektakularnym wydarzeniem było otwarcie nowych terminali w Gądkach i Kutnie pełniących roli hubów w sieci połączeń dwóch dużych operatorów intermodalnych, spółki Polzug Polska i PCC Intermodal. Za sprawą dynamicznego wzrostu przeładunków kontenerowych w Portach Gdynia i Gdańsk wzrosły przewozy kolejowe w obsłudze tychże ładunków. Wreszcie bardzo pozytywnie należy ocenić działalność spółki PCC Intermodal, która będąc spółką giełdową umiała zgromadzić kapitał inwestycyjny poprzez emisję akcji i w sposób transparentny i niezależny buduje sieć swoich krajowych i międzynarodowych połączeń intermodalnych. Ta niezależność jest wartą podkreślenia nową jakością na rynku zdominowanym dotychczas przez operatorów powiązanych z grupą PKP lub innymi przewoźnikami narodowymi.

Pozytywnym zjawiskom towarzyszą również ograniczenia, wśród których zauważyć można, że transport intermodalny w Polsce rozwija się nierównomiernie. Zarówno pod względem technologicznym jak i geograficznym. Po pierwsze, w naszym kraju udało się wdrożyć jedynie technologie intermodalne oparte o transport kontenerów. Inne jednostki ładunkowe, tj. nadwozia wymienne i naczepy siodłowe, nigdy nie były szeroko stosowane jako jednostki intermodalne, pomimo wielu prób w tym zakresie. Po drugie, przewozy intermodalne obsługują przede wszystkim porty morskie zarówno krajowe jak i niemieckie oraz w mniejszym stopniu holenderskie i belgijskie. Można oszacować, że tylko 11% przewozów spółki Polzug i 20% przewozów spółki PCC Intermodal to przewozy kontynentalne realizowane z pominięciem portów morskich¹. Co więcej, sieć połączeń szynowo-drogowych w obsłudze portów nie pokrywa znacznej części kraju, w szczególności północnych i wschodnich województw Polski.

Nawet jeśli zaakceptujemy naturalną rolę portów jako biegunów wzrostu, to zastanawiająca może coraz mniejsza w tym względzie rola Portu Szczecin i Świnoujście. Port Szczecin jako jedyny z portów ujścia Odry, posiada jeden terminal kontenerowy, którego operatorem jest spółka DB Port Szczecin. Nawet zasadniczy profil działalności właściciela terminalu, jakimi są usługi logistyczne oparte o transport kolejowy, nie spowodował większej zmiany w wielkości obrotów kontenerowych i strukturze gałęziowej obsługi terminalu. DB Port Szczecin, w przeciwieństwie do terminali w Porcie Gdynia i Gdańsk, nie oferuje regularnych kolejowych połączeń kontenerowych w technologii pociągów blokowych lub wahadłowych. Są jednak realne szanse na zmianę roli zarówno Poru Szczecin jak i Portu Świnoujście na mapie transportu intermodalnego. Za tym drugim portem przemawia w dużym stopniu lokalizacja bliżej głównych szlaków głębokomorskich i działalność Terminalu Promowego Świnoujście (TPŚ). Terminal ten jest największym terminalem promowym w Polsce w zakresie obsługi całych zestawów drogowych i jedynym, który obsługuje wagony kolejowe. W 2010 r. terminal ten obsłużył 253 tys. zestawów drogowych, tj. 249 tys. ciągników z naczepami, i 4 tys. samych naczep w relacjach promowych ze Skandynawią. Te ładunki mogłyby być dalej w głąb ładu przewożone szynowo-drogowymi połączeniami intermodalnymi w relacji północ-południe.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście planując rozwój swojej oferty logistycznej opracował koncepcję budowy bazy intermodalnej², która oferowałaby usługi w zakresie obsługi jednostek intermodalnych: naczep, kontenerów i nadwozi wymiennych. W latach 2010-2011 w ramach Projektu SoNorA wykonano badanie popytu na tego typu usługi w relacjach Skandynawia-Europa Środkowa i Bałkany oraz sformułowano założenia projektowe dla połączenia Malmö-Budapeszt³.

2. Projekt bazy intermodalnej na Terminalu Promowym Świnoujście (TPŚ)

TPŚ mógłby zwiększyć wielkość i strukturę rodzajową obsługiwanych ładunków tocznych. Technologia obsługi całych zestawów drogowych uważana jest dziś za nieefektywną, a jej ograniczenia obejmują:

¹ Dane z 2010 r. na podstawie: Beddow M., Set forr lift-off, Containerisation International, № 11/2011.

² *Koncepcja przystosowania stanowiska promowego nr 6 do obsługi promów morskich o długości do 210 m oraz przystosowania istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*, Biuro Projektowo-inżynierskie REDAN, Szczecin 2007

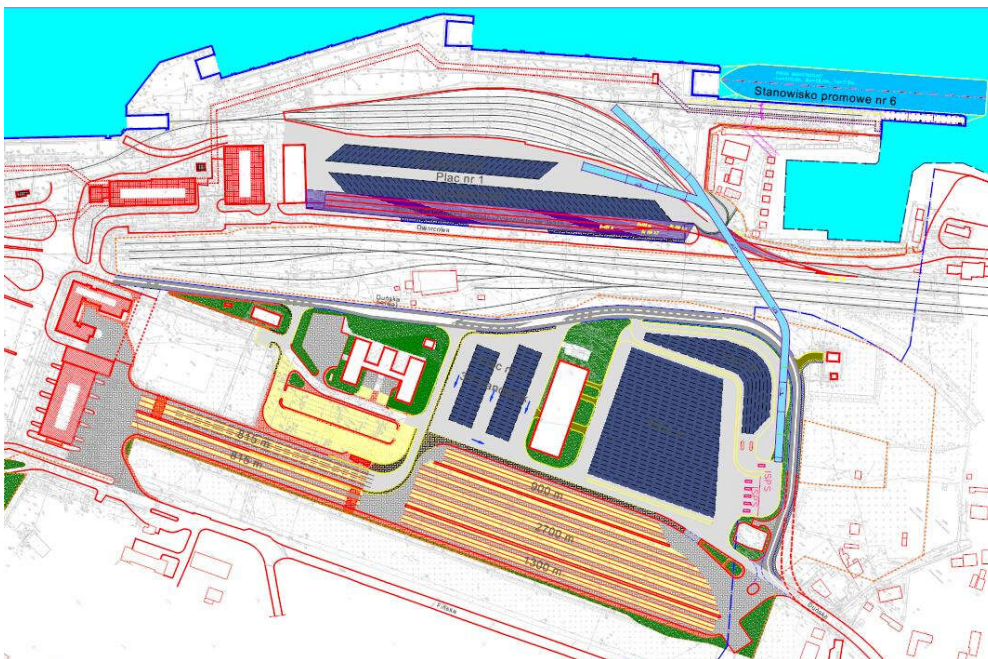
³ Galor A., Wiśnicki B., *The implementation of logistic functions as a chance of development for the Port of Świnoujście - the intermodal base influence on the development of the Port of Świnoujście*, praca zlecona przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Szczecin 2010 r.

- 1) niepotrzebne zaangażowanie kierowcy w proces transportowy na odcinku promowym – wiąże się z kosztami kabiny dla kierowcy i jego wynagrodzeniem, w sytuacji gdy nie kieruje pojazdem;
- 2) niekorzystnym współczynnikiem masy netto do brutto przewożonego ładunku – różnica obejmuje masę opakowania, jednostki ładunkowej, naczepy i ciągnika.

Warunkiem szerszego zastosowania nowoczesnych technologii promowych jest stworzenie odpowiedniej kompleksowej oferty przeładunkowej w zakresie jednostek intermodalnych: naczep siodłowych, kontenerów i nadwozi wymiennych. Kompleksowa oferta musi wiązać się nie tylko z procesem przeładunku i składowania na terminalu, ale również organizacją przewozów promami i połączeń dowozowo–odwozowych od strony lądowego zaplecza portu. Terminal Promowy Swinoujście nie jest obecnie przystosowany do obsługi pociągów intermodalnych, gdyż brak jest odpowiedniej bocznicy, urządzeń przeładunkowych i placów składowych.

W efekcie przeprowadzonych analiz wyznaczono obszar przeznaczony pod przyszłą bazę intermodalną. Znajduje się on pomiędzy dworcem kolejowym i placami przedodprawowymi terminalu. Stanowi on rezerwę rozwojową terminalu i jest niezagospodarowany lub zagospodarowany obiektami i infrastrukturą o wysokim stopniu zdegradowania. Projekt inwestycyjny zakłada przystosowanie bazy intermodalnej do oferowania trzech wariantów usług:

- 1) Wariant 1 - baza przyjmuje całopociągowe składy z jednostkami intermodalnymi, które następnie wtaczane są na prom.
- 2) Wariant 2 – baza przyjmuje pociągi z jednostkami intermodalnymi, rozładowuje je, jednostki intermodalne wtaczane są na prom na własnych podwoziach lub na naczepach niskopodwoziowych, w porcie docelowym są wytaczane i formowany jest skład całopociągowy.
- 3) Wariant 3 - baza przyjmuje jednostki intermodalne, które dostarczane są transportem samochodowym, następnie wtaczane na prom na własnych podwoziach lub na naczepach niskopodwoziowych, w porcie docelowym są wytaczane i formowany jest skład całopociągowy.



Rysunek 1. Plan zagospodarowania bazy intermodalnej

Źródło: Galor A., Wiśnicki B., *The implementation of logistic functions...*

Wariant 1 nie wymaga od Terminalu Promowego Świnoujście inwestowania w dodatkowe urządzenia przeładunkowe, a w wariantach 2 i 3 obsługa jednostek intermodalnych może odbywać się przy użyciu suwnic kontenerowych lub wozów typu reach stacker. Projekt nowej bazy intermodalnej zakłada budowę trzech torów przeładunkowych o efektywnej długości po 215 m każdy. (rys. 1). Rozważana jest także możliwość wykorzystania torów kolejowych, które znajdują się pomiędzy ul. Dworcową a ul. Duńską, które obecnie są w posiadaniu Polskich Linii Kolejowych S.A. Tory te wraz z przyległym terenem mogłyby być przejęte przez operatora transportu intermodalnego w celu prowadzenia działalności przeładunkowej. Od zastosowania wybranej technologii zależeć będzie ostateczny układ i sposób funkcjonowania bazy.

3. Ocena potencjału rynkowego dla połączeń intermodalnych Skandynawia-Balkany

Rolą bazy intermodalnej TPŚ będzie obsługa regularnych połączeń intermodalnych z głębi ładu. Jak ustalono, naturalnym kierunkiem obsługiwany przez te połączenia jest Skandynawia-Balkany. Określenie wielkości masy ładunkowej, którą może obsługiwać tego połączenie intermodalne w analizowanej relacji transportowej wymaga szacunkowych obliczeń z uwzględnieniem tzw. współczynników konteneryzacji, określających liczbowo podatność ładunków na technologie intermodalne. W celu określenia realistycznej masy ładunkowej, którą mógłby obsługiwać pociąg intermodalny wytypowano tylko cztery kraje, Słowacja, Węgry, Rumunia i Bułgaria, które stanowią najważniejszą grupę docelową państw obsługiwanych przez pociąg. Przyjęto założenie, że te państwa powinny generować wystarczającą ilość ładunków w wymianie handlowej ze Szwecją i Norwegią, aby zapewnić efektywność ekonomiczną nowemu połączeniu. Zatem, podstawową kwestią dla prognozy rynku jest określenie, czy państwa te już dziś generują intermodalnych wystarczającą ilość ładunków intermodalnych i jak analizowana wymiana handlowa będzie się zmieniać w perspektywie 10 lat.

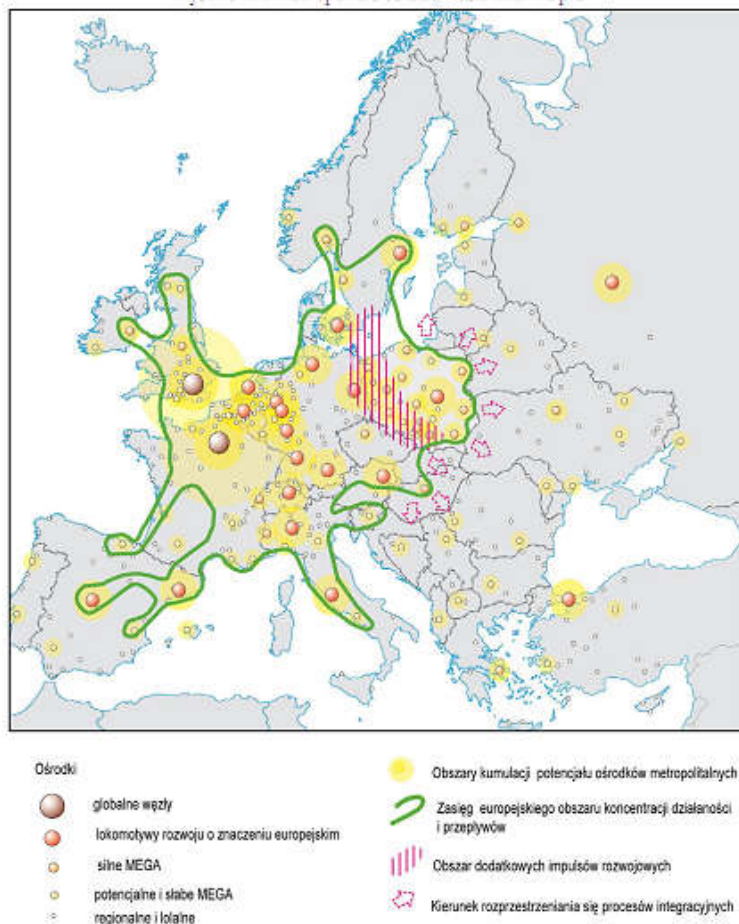
Tabela 1. Ładunki podatne na konteneryzację w wymianie handlowej Szwecji i Norwegii z wybranymi krajami w latach 2004-2009 [w tonach]

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Średnia 2007-2009	Ładunki podatne na konteneryzację
IMPORT								
Bułgaria	18 577	19 281	24 063	26 412	23 067	86 981	45 4867	19 923
Węgry	123 982	123 937	137 734	158 505	139 771	130 968	143 081.	94 935
Rumunia	39 368	42 180	56 333	64 065	52 944	34 432	50 480.	36 188
Słowacja	117 516	127 710	151 500	184 389	176 034	158 732	173 052	118 742
Razem	299 443	313 108	369 630	433 371	391 816	411 113	412 100	269 788
EKSPORT								
Bułgaria	51 481	29 059	32 852	38 814	34 024	37 625	36 821	21 674
Węgry	578 272	644 885	664 076	664 541	590 501	661 144	663 406	345 452
Rumunia	81 081	70 018	78 255	75 968	94 549	79 445	107 720	64 550
Słowacja	97 989	108 676	118 769	134 049	135 078	123 953	131 027	73 940
Razem	808 823	852 638	893 952	913 372	854 152	902 167	938 974	505 616

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistiska centralbyrån (SCB) (www.scb.se) i Statistisk sentralbyrå (SSB) (www.ssb.no).

Przeprowadzone obliczenia pokazały, że analizowane cztery kraje przewiozły w latach 2004-2009 w imporcie i eksporcie, odpowiednio 269 i 505 tys. ton ładunków podatnych na zjednostkowanie w wymianie handlowej z państwami skandynawskimi (tab. 1). Wielkości te

nie pozwalają na osiągnięcie pełnej rentowności planowanego połączenia. Taka rentowność wiąże się z reguły z eksploatacją codziennych stałych pociągów blokowych łączących oba końcowe terminale. Codzienne połączenie intermodalne oznacza przewóz 20000 TEU⁴ rocznie, czyli ok. 220 tys. ton w każdą stronę. Przy 2-3 pociągach tygodniowo w każdą stronę masa krytyczna obniża się do 6000-9000 TEU, czyli ok. 60-100 tys. ton rocznie w każdą stronę. Należy pamiętać, że wielkości te dotyczą faktycznie przewiezionych ładunków i są zawsze ułamkiem potencjalnego rynku ciężącego do transportu intermodalnego.



Rysunek 2. Metropolia sieciowa 2030 w Europie

Źródło: Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030, projekt dokumentu rządowego przeznaczony do konsultacji, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 25 stycznia 2011 roku.

Długoterminowa prognoza dla wymiany handlowej Skandynawia-Bałkany musi być obciążona dużym marginesem niepewności. Przy sporządzaniu prognozy wzięto pod uwagę punkt wyjścia, jakim jest obecny poziom eksportu i importu ładunków podatnych na konteneryzację. Uwzględniono również strukturę geograficzną tej wymiany handlowej. Jako czynniki mające najważniejszy wpływ na przyszły trend w zakresie wymiany handlowej przyjęto:

- 1) procesy integracyjne w ramach obszarów UE: bałtyckiego i dunajskiego,
- 2) przyspieszony rozwój gospodarczy najbiedniejszych krajów UE Bułgarii i Rumunii dzięki wykorzystaniu wspólnotowych środków finansowych,

⁴ TEU jest jednostką odpowiadającą jednemu kontenerowi ISO o długości 20 stóp i przeliczalną na inne jednostki intermodalne: nadwozia wymienne i naczepy samochodowe.

- 3) proces globalizacji i tworzenia powiązań gospodarczych pomiędzy europejskimi metropoliami i tzw. obszarami impulsów rozwojowych,
- 4) współpracę gospodarczą i technologiczną pomiędzy wysoko rozwiniętymi krajami skandynawskimi a szybko rozwijającymi się krajami bałkańskimi,
- 5) bardzo silny południowo-wschodni kierunek integracji europejskiej ze szczególną rolą Istanbuhu i Turcji określanych jako „lokomotywy wzrostu” dla Europy (rys. 2).

Prognozę sporządzono analizując linię trendu do 2020 r. dla badanej wymiany handlowej. Otrzymane wartości pokazują, że masa ładunkowa ciężąca do transportu intermodalnego w wariancie pesymistycznym zwiększy się o ok. 200%, w wariancie realistyczny o 230%, a w wariancie optymistycznym 260%. Oznacza to, że potencjalny rynek do obsługi przez projektowane połączenie intermodalne wynosi w 2019 r. 1,5 do 2,0 mln ton ładunku, razem w obu kierunkach transportowych (tab. 2). Dla osiągnięcia efektywności ekonomicznej połączenia intermodalnego konieczne jest, zatem realne przejście tego rynku w co najmniej 10%, co wydaje się racjonalną wartością.

Tabela 2. Prognoza przyrostu ładunków podatne na konteneryzację w wymianie handlowej Szwecji i Norwegii z wybranymi krajami do roku 2019 [w tys. ton]

	2009	2019 (pesymistyczny)	2019 (realistyczny)	2019 (optymistyczny)
Bulgaria	20	40	46	52
Hungary	95	190	218	247
Romania	36	72	83	94
Słowacja	119	237	273	309
Razem	270	540	621	701
Bulgaria	22	43	50	56
Hungary	345	691	795	898
Romania	65	129	148	168
Słowacja	74	148	170	192
Razem	506	1 011	1 163	1 315

Źródło: opracowanie własne.

Powyższe obliczenia pokazują jak trudnym przedsięwzięciem biznesowym jest uruchomienie stałego połączenia intermodalnego. Przy połączeniach oferujących konkurencyjny do transport drogowego czas przejazdu, pociąg porusza się po możliwie najkrótszej trasie terminal-terminal bez postoju na pośrednich terminalach przeładunkowych. To rodzi konieczność regularnego gromadzenia na terminalu początkowym i końcowym dużej ilości intermodalnych jednostek ładunkowych. Jednostki te mogą być dowożone do terminali innymi pociągami lub samochodami z bliższego i dalszego zaplecza terminalu⁵. Pełnienie roli węzła dystrybucyjnego przez terminale staje się niewątpliwie warunkiem sukcesu komercyjnego planowanego przedsięwzięcia.

4. Połączenie intermodalne Świnoujście-Budapeszt

Na osi Skandynawia-Bałkany istnieje kilka alternatywnych tras dla połączenia intermodalnego obsługiwanego przez TPŚ. W ramach Projektu POLCORRIDOR w 2005 r. analizowano połączenie intermodalne w relacji Świnoujście-Wiedeń. W efekcie prac nad Projektem SoNorA w 2011 r. założono, jako bardziej racjonalne rozwiązanie, uruchomienie pociągu w relacji Malmoe-Budapeszt z dalszym przedłużeniem do Istanbuhu. Założeniem technologicznym obu projektów jest obsługa transportem kolejowym jednostek

⁵ W założeniach transportu intermodalnego szynowo-drogowego w Europie dowozy i odwozy do terminalu transportem drogowym nie powinny być dalsze niż 100km.

intermodalnych, w szczególności naczep siodłowych, przewożonych promami do/z TPS. Obecnie jako realny można uznać projekt pociągu Świnoujście-Budapeszt i to pod warunkiem uruchomienia bazy intermodalnej na terminalu TPS.

Projektowany pociąg intermodalny będzie poruszał się następującą trasą: Świnoujście–Wrocław–Bratysława–Budapest. Długość trasy wynosi 1149 km, obejmująca odcinki w czterech krajach: Polska (648 km), Czechy (211 km), Słowacja (220 km), Węgry (70 km). Parametry techniczno-eksploatacyjne pociągu intermodalnego powinny być następujące:

- 1) masa 1000–1500 t,
- 2) długości pociągu – ok. 600 m,
- 3) liczba wagonów – 28,
- 4) liczba osi – 112,
- 5) typy wagonów⁶:
 - wagony typu platforma 4-osiowa do przewozu kontenerów i naczep siodłowych o pojemności 60' i długości około 19-20 m,
 - wagony typu kieszeniowego 60' 4-osiowy i długości około 19 m, prędkość maksymalna 120 km/h przy nacisku na oś 20t,
- 6) prędkość maksymalna 100-120 km/h przy nacisku na oś 20 t,
- 7) możliwość dzielenia składu na 4 grupy 7-wagonowe o długości około 140 m każdy (wymóg przeprawy promowej),
- 8) typ lokomotywy: obecnie elektryczne według możliwości przewoźników kolejowych, w przyszłości elektryczna wielosystemowa (3 kV DC, 25 kV AC), o mocy około 4000 kW i prędkości 120 km/h dla pociągów o masie 1000–1500 t, wyposażona w ERTMS,
- 9) czas przejazdu: ok. 30 godzin,

Pociąg o takich parametrach pozwoli na transport kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep, tzw. mix, bez restrykcji związanych ze stanem infrastruktury kolejowej (nacisk na oś, skrajnia).

Ograniczenia prędkości są przede wszystkim na polskim odcinku trasy pociągu. Trasa ma liczne ograniczenia prędkości punktowe i liniowe, wynikające ze zużycia infrastruktury kolejowej i obiektów inżynierskich. Harmonogram modernizacji linii C-E 59 na odcinku Szczecin–Kostrzyn–Wrocław przewiduje, że modernizacja zostanie zakończona w 2019 roku. Odcinek Wrocław–Opole Kędzierzyn Koźle-Chałupki (granica Polski) jest zmodernizowany w ramach modernizacji ciągu E 30. W efekcie znacznie skrócony zostanie czas przejazdu pociągu na tej linii. Przykładowo, na odcinku Wrocław – Szczecin długości 356 km, czas przejazdu zostanie skrócony z 7 godzin 42 minuty przed modernizacją do 4 godziny 23 minuty po modernizacji, co oznacza zysk czasowy 3 godziny 19 minut⁷.

Do roku 2019 cały odcinek polski trasy pociągu relacji Świnoujście–Budapeszt będzie zmodernizowany i wyposażony w system ERTMS. Możliwe będą nieliczne punktowe lub liniowe ograniczenia, wynikające z nieopłacalności modernizacji fragmentów infrastruktury liniowej dla parametrów umów AGC/AGTC. Odcinki czeski, słowacki i węgierski mają już dziś parametry wynikające z umów AGC/AGTC. Po roku 2015 będzie stopniowe wyposażanie odcinków trasy przejazdu pociągu w ERTMS. Do roku 2019 cała trasa powinna być w pełni interoperacyjna.

Docelowo, przy założeniu modernizacji infrastruktury kolejowej i wyposażeniu jej w system ERTMS i przy wykorzystaniu wielosystemowych lokomotyw elektrycznych, czas przejazdu pociągu intermodalnego relacji Świnoujście–Budapeszt powinien wynosić poniżej 24 godzin (prędkość handlowa powyżej 50 km/h).

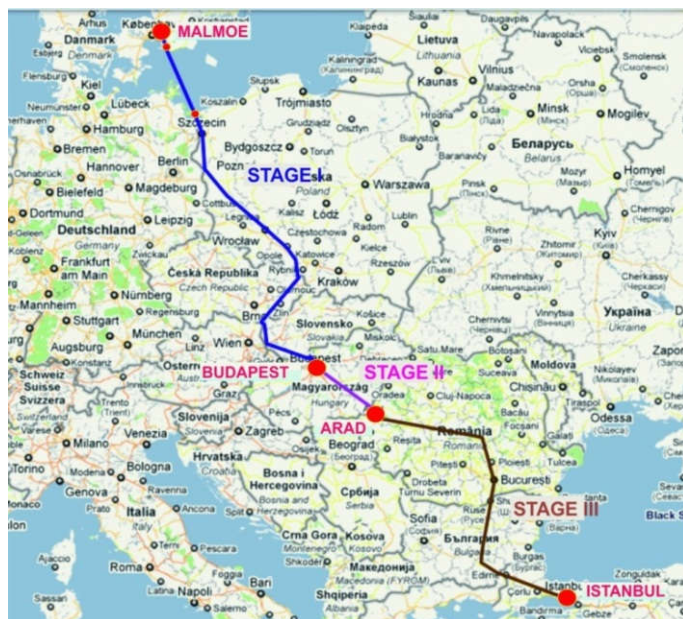
Uwzględniając obecne czasy przejazdu, obieg składu będzie wynosił ok. 120 godzin i będzie obejmował następujące etapy:

⁶ Oznaczenie PKP Cargo S.A.: wagon platforma – Sgs, wagon kieszeniowy – Sdgmns.

⁷ na podstawie prezentacji PKP PLK S.A. promującej projekt (www.plk-inwestycje.pl).

- 1) Świnoujście – odjazd dzień A wieczór,
- 2) Budapeszt – przyjazd dzień C rano,
- 3) Budapeszt – odjazd dzień C wieczór,
- 4) Świnoujście – przyjazd dzień E rano.

Przy częstotliwości kursowania 2 razy w tygodniu, potrzebne będą dwa składy wagonowe po 28 wagonów i rezerwa wagonowa wynosząca ok. 20% puli wagonów. Przy częstotliwości 7 razy w tygodniu, potrzebnych będzie 5 składów wagonowych. Przy postępujących skracaniu czasu przejazdu pociągu i optymalizacji czasu postoju na terminalach, liczba składów w ruchu może ulec zmniejszeniu.



Rysunek 3. Etapy wdrażania kolejowego połączenia intermodalnego
Źródło: opracowanie własne.

Pociąg Świnoujście-Budapeszt powinien w miarę możliwości przedłużyć swoją trasę w kierunku Europy Południowo-Wschodniej. W drugim etapie rozwoju połączenia, który mógłby nastąpić jeszcze przed 2020 r., wskazane byłoby wydłużenie trasy do terminalu intermodalnego w Rumunii. W trzecim etapie, o nieokreślonym horyzoncie czasowym, trasa mogłaby być przedłużona do Istanbulu (rys. 3).

3. Podsumowanie

Przedstawiony projekt połączenia intermodalnego Świnoujście-Budapeszt należy traktować jako jedną z możliwości rozwoju przewozów intermodalnych w obsłudze portów ujścia Odry. Istnieje kilka przedsięwzięć, na różnym etapie planowania i realizacji, które będą sprzyjać uruchamianiu nowych połączeń intermodalnych. Należą do nich:

- 1) modernizacja linii kolejowych C-E 59 (Szczecin- Kostrzyn-Wrocław) i E 59 (Szczecin-Poznań-Wrocław) oraz połączenia Szczecin-Berlin,
- 2) modernizacja infrastruktury kolejowej w obszarze Portu Szczecin i Świnoujście,
- 3) budowa nowego terminalu kontenerowego Krono Port w Porcie Szczecin,
- 4) budowa infrastruktury portowej dla obsługi ładunków zjednostkowanych w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu,
- 5) budowa terminalu kontenerowego w Porcie Handlowym Świnoujście (PHŚ),
- 6) budowa bazy intermodalnej na Terminalu Promowym Świnoujście (TPŚ),
- 7) rozwój tzw. autostrady morskiej Świnoujście-Ystad/Trellborg.

Rozwój przeładunków kontenerowych w Porcie Szczecin i Świnoujście oraz rozwój przeładunków promowych w Porcie Świnoujście powinien wiązać się z rozwojem połączeń intermodalnych zarówno krajowych jak i międzynarodowych. Naturalnym zapleczem Szczecina jest Brandenburgia w Niemczech i Śląsk w Polsce. Biorąc pod uwagę połączenie promowe ze Szwecją, w pełni uzasadnione jest połączenie do krajów Europy Środkowej i Bałkanów. Wszystkie te obszary powinny być docelowo skomunikowane z portami Pomorza Zachodniego za pomocą intermodalnych połączeń blokowych i wahadłowych.

Jedną z możliwości zwiększających efektywność projektowanych połączeń jest zestawianie wagonów pochodzących z różnych terminali w jeden pociąg intermodalny dalekobieżny. Rolę stacji rozrządowej mogłaby pełnić stacja Szczecin Dąbie zbierając i rozdzielając grupy wagonów ze stacji portowych w Szczecinie i Świnoujściu. W przypadku jednostek promowych, pociągi intermodalne zestawiane były ze specjalistycznych wagonów do przewozu naczep oraz kolejowych platform kontenerowych. Po sformowaniu w bazie intermodalnej TPŚ skład mógłby być uzupełniony o dodatkowe wagony na stacji Szczecin Dąbie.

Głównymi przeszkodami technicznymi we wdrażaniu i eksploatacji połączeń intermodalnych są opóźnienia w modernizacji odcinków linii kolejowych oraz opóźnienie w zabudowie systemu ERTMS, co może skutkować wydłużonymi czasami przejazdu pociągów. Przeszkody po stronie organizacyjnej wydają się być bardziej złożone. Wiążą się one z koniecznością wyłonienia podmiotu, który będzie odpowiedzialny za przygotowanie, uruchomienie i eksploatację połączenia intermodalnego. W przypadku połączenia Świnoujście-Budapeszt można zakładać, że inicjatorem powołania takiego podmiotu powinna być strona polska. Przez Polskę przebiega najdłuższy odcinek trasy pociągu. W polskim porcie znajduje się kluczowy dla połączenia Terminal Promowy. Niestety, trudno wskazać, która ze spółek obecnie działająca na rynku przewozów intermodalnych mogłaby podjąć się takiego przedsięwzięcia. Przeszkodą są albo wewnętrzne problemy restrukturyzacyjne (PKP Cargo, Trade Trans), powiązanie z kapitałem niemieckim (Polzug, CTL, PCC Intermodal) lub powiązania z innymi portami (Spedcont). Nie są to jednak przeszkody nie do pokonania w perspektywie możliwości generowania zysku przez planowane przedsięwzięcie.

Literatura

1. Beddow M., *Set forr lift-off*, Containerisation International, N° 11/2011.
2. Galor A., Wiśnicki B., *Shortened Feasibility Study for the intermodal connection Scandinavia-Balkans*, praca zlecona przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Szczecin 2011 r.
3. Galor A., Wiśnicki B., *The implementation of logistic functions as a chance of development for the Port of Świnoujście - the intermodal base influence on the development of the Port of Świnoujście*, praca zlecona przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Szczecin 2010 r.
4. *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, projekt dokumentu rządowego przeznaczony do konsultacji, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 25 stycznia 2011 roku.
5. *Koncepcja przystosowania stanowiska promowego nr 6 do obsługi promów morskich o długości do 210 m oraz przystosowania istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*, Biuro Projektowo-inżynierskie REDAN, Szczecin 2007.