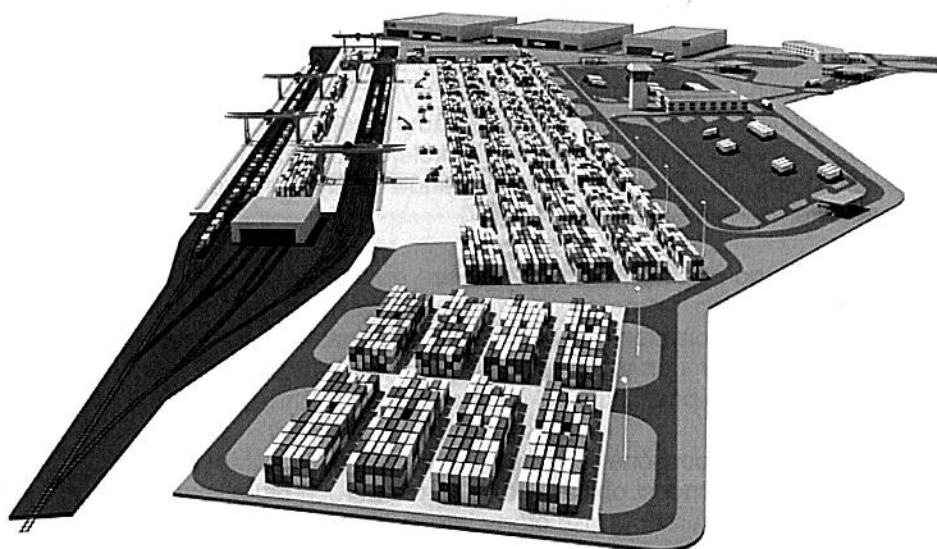




## **Suchy port w Zajączkowie Tczewskim jako infrastruktura wspomagająca działania portów morskich Gdańska i Gdyni**

### **Opis projektu**



Gdynia, czerwiec 2019 r.

## 1. Informacje wstępne

Intermodal Container Yard, suchy port to zaplecze dystrybucyjno-przeładunkowe, które umożliwi sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu (i odwrotnie) jak i w relacjach wewnątrz europejskich z zachodu na wschód i z północy na południe. Inwestycja poprawi dostępność komunikacyjną Pomorza, umożliwi skuteczne konkutowanie portów Gdańska i Gdyni z portami międzynarodowymi. Projekt ma odciążyć obwodnicę Trójmiasta od ruchu ciężkich samochodów z kontenerami i przenieść ruch ładunków podróżujących dziś po drogach Gdańska, Gdyni i Sopotu na tory.

Budowa suchego portu na Pomorzu to inwestycja, która u swoich podstaw zakłada długofalowy, intensywny rozwój przewozów intermodalnych w korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk (BAC). Podstawowa zasada organizacji przewozów intermodalnych to przenoszenie jak największej ilości ładunków zjednostkowanych z dróg na tory, przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i efektywności tych przewozów, a to wymaga:

- sprawnej logistyki opartej o częste i regularne połączenia kolejowe (lokomotywy hybrydowe, shuttle train),
- spójnej organizacji procesów transportowych, przy optymalnym wykorzystaniu istniejącej pojemności i przepustowości poszczególnych korytarzy/szlaków transportowych,
- efektywnej kosztowo dystrybucji ładunków skonteneryzowanych z portów w głąb lądu i odwrotnie w oparciu o maksymalne wykorzystanie pojemności ładunkowej każdego pociągu/składu i zminimalizowanie wożenia „powietrza” (tzn. zarówno przewozu pustych kontenerów/jednostek ładunkowych, jak i pustych platform kolejowych).

Z uwagi na pogłębiające się ograniczenia przepustowości infrastruktury kolejowej i drogowej oraz biorąc pod uwagę istniejący układ torowy i drogowy w obrębie portów Gdańska i Gdyni, niezbędne jest stworzenie intermodalnego centrum konsolidacji oraz redystrybucji ładunków w możliwie bliskim sąsiedztwie (na tzw. bliskim zapleczu) obu portów. Utworzony w ten sposób przyportowy hub przeładunkowy umożliwi z jednej strony sprawną i efektywną obsługę wszystkich terminali morskich zlokalizowanych w portach Gdańska oraz Gdyni przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury kolejowej, a z drugiej strony pozwoli na konsolidację masy ładunkowej z różnych terminali i tym samym na zdecydowaną poprawę efektywności przewozów kolejowych na długich dystansach (pociągi będą kursowały częściej, będą jeździły wg stałych rozkładów jazdy i przy dużo lepszym wykorzystaniu ich pojemności ładunkowej).

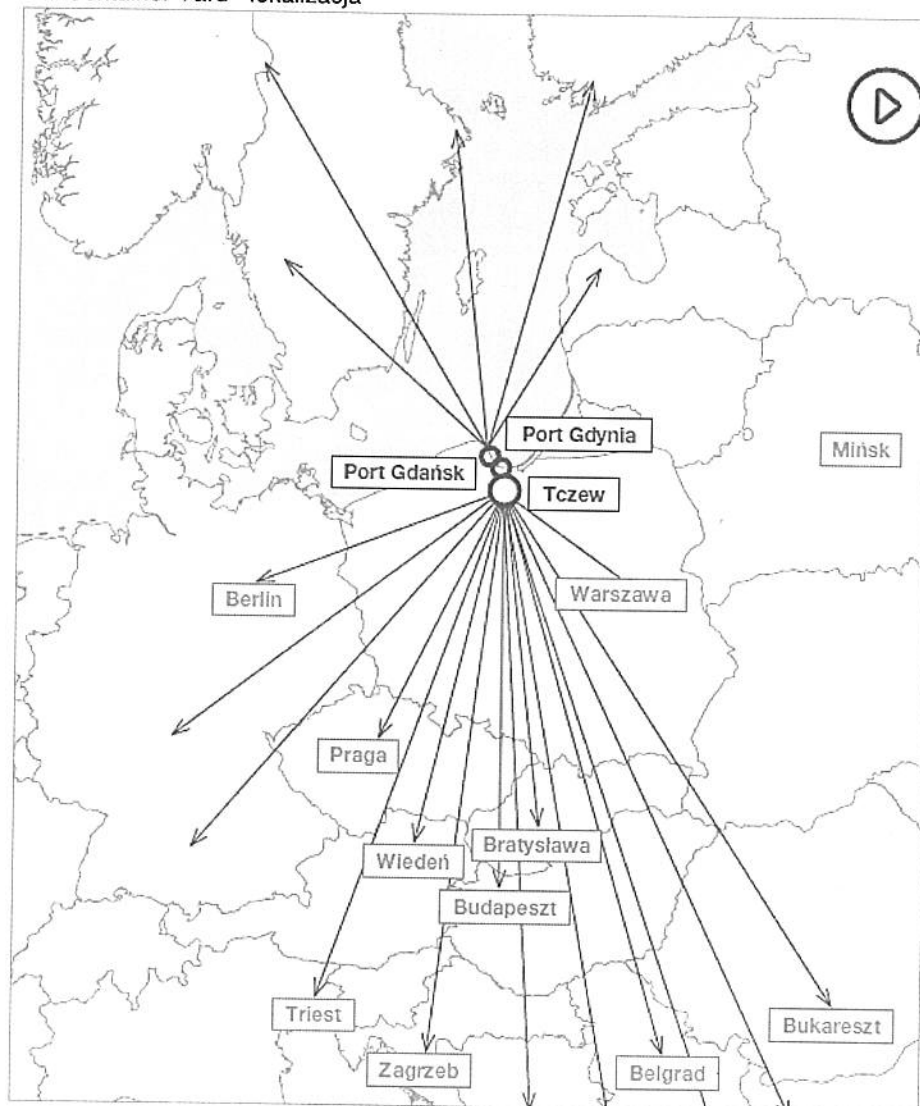
Inicjatywa budowy suchego portu na bliskim zapleczu portów Trójmiasta współgra z ideami wdrażania nowoczesnych, innowacyjnych i proekologicznych rozwiązań transportowo-logistycznych. Planowana inwestycja jest integralną częścią sieci TEN-T i niezbędnym/naturalnym połączeniem autostrady morskiej (mającej początek i koniec w portach Gdańska/Gdyni oraz Elbląga) z transeuropejskim korytarzem transportowym (BAC), którego początkiem i końcem będzie właśnie suchy port.

Intermodal Container Yard doskonale wypełnia założenia idei Motorways of Baltic Sea. Dzięki funkcjonalności i ogólnodostępności obiekt będzie wspierał ruch ładunków koleją od Morza Bałtyckiego w głąb lądu oraz poprawi konkurencyjność oferty intermodalnej zarówno z punktu widzenia kosztów jak i czasu obsługi. Ze stacji Zajączkowo Tczewskie - dzięki lokalizacji oraz planowanej funkcjonalności obiektu - ładunki będą mogły być efektywnie ekspediowane praktycznie w dowolnym kierunku. ICY Tczew będzie odgrywał także kluczową rolę hubu przeładunkowego w przyszłości, w momencie uruchomienia regularnej żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Wisły (do Tczewa).

Geografia portów Gdańska i Gdyni uniemożliwia rozpoczynanie łańcucha dostaw w jednym miejscu. Między portami/terminalami nie ma połączenia i nie ma możliwości technicznych by je stworzyć w strefach przyportowych. Dlatego dla efektywnej dystrybucji ładunków, tak ważne dla gospodarki morskiej i długofalowego rozwoju terminali morskich w Polsce jest stworzenie zaplecza w takim miejscu, w którym możliwa będzie kumulacja ładunków Gdańska i Gdyni oraz dalsza ich sprawna dystrybucja. Porty mogą się rozwijać tylko wówczas, gdy są dostępne zarówno od strony morza jak i od strony lądu. Naturalną lądową bramą do portów (tzw. logistyczną bramą Pomorza) jest rejon Zajączkowa, z głównym węzłem kolejowym w Polsce Północnej, przebiegającą w pobliżu autostradą A1 oraz płynącą nieopodal najdłuższą rzeką w Polsce - Wisłą. Dzięki budowie suchego portu na zapleczu możliwe będzie lepsze wykorzystanie infrastruktury portowej i liniowej, a co za tym idzie zaoferowanie konkurencyjnej oraz efektywnej oferty transportowej w korytarzu Bałtyk-Adriatyk via Polskie porty morskie.

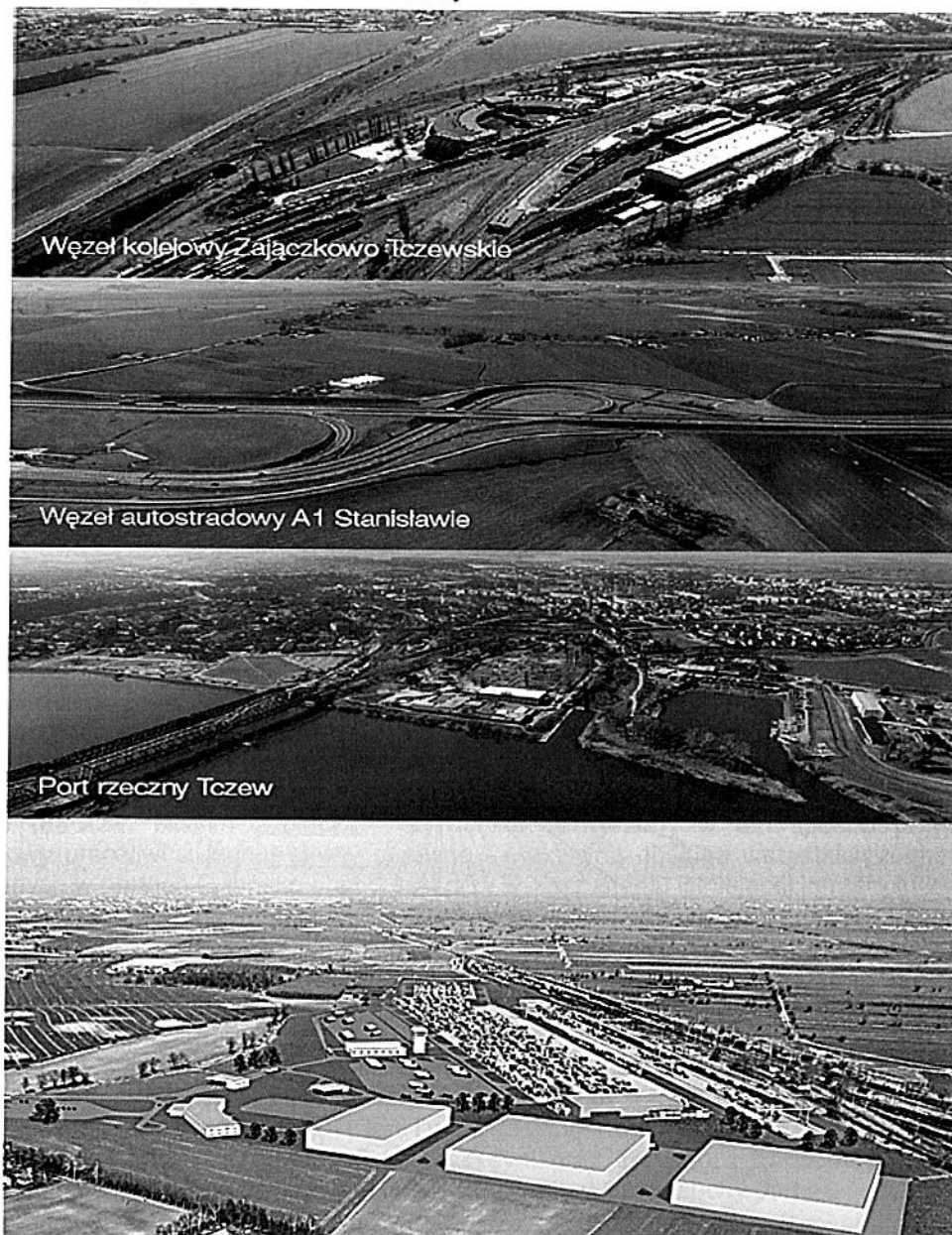
Inwestycja zlokalizowana jest na zapleczu portów Gdańska i Gdyni, w Zajączkowie Tczewskim, przy głównym węźle kolejowym linii 131, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 91 i autostrady A1. Wahadłowe pociągi między terminalami morskimi i ICY poruszające się według stałych rozkładów jazdy pozwolą lepiej organizować ruch ładunków w rejonie aglomeracji Trójmiejskiej, pozwalając lepiej wykorzystać czas pracy kierowców oraz jednocześnie poprawić wykorzystanie ograniczonej przepustowości linii kolejowych. Łącznik pomiędzy drogą krajową nr 91 i autostradą A1 odciąży ruch ciężarowy okolic miasta Tczewa.

Rys. 1. Intermodal Container Yard - lokalizacja



Źródło: PCC Intermodal S.A.

Rys. 2. Obszar lokalizacji projektu oraz układ docelowy



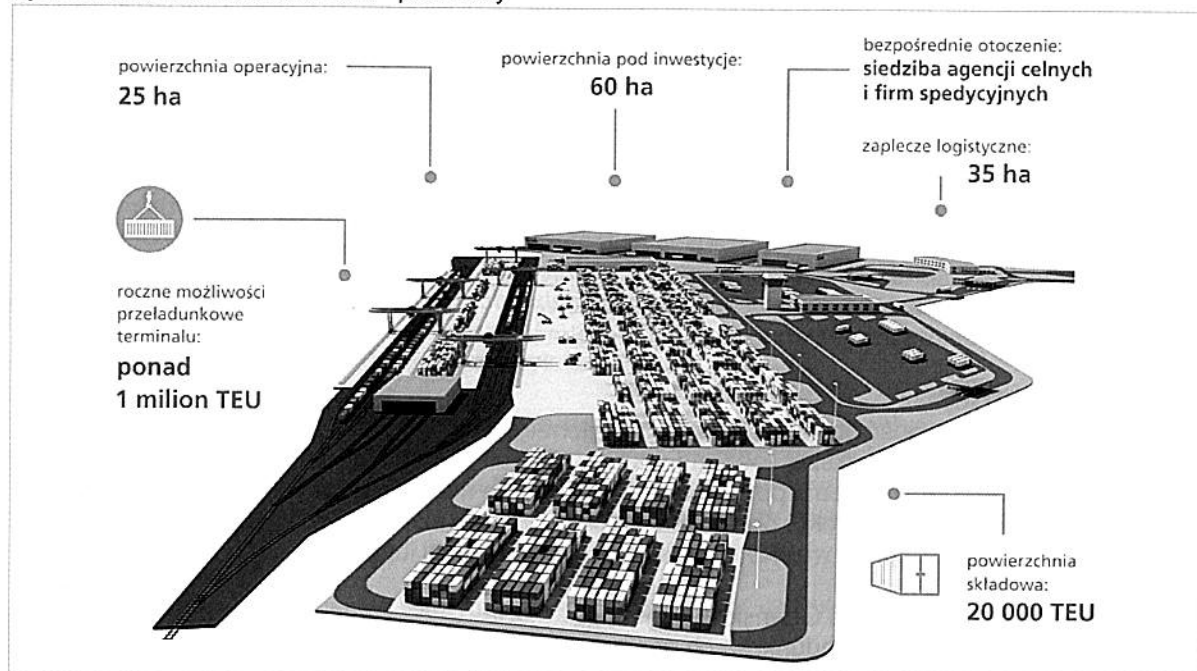
Źródło: PCC Intermodal S.A.

## 2. Parametry inwestycji

Na etapie przygotowania projektu określono następujące parametry operacyjne inwestycji:

- teren inwestycyjny o powierzchni całkowitej: 61,9 ha
- powierzchnia operacyjna terminala intermodalnego: 25 ha
- powierzchnie magazynowe i produkcyjne
- zdolności przeładunkowe terminala: ponad 1 mln TEU rocznie
- powierzchnia składowa terminala: ponad 17.000 TEU
- 10 x 750 m tory bocznikowe obsługiwane przez suwnice kolejowe oraz reachstackery
- warsztaty do napraw i renowacji kontenerów
- przyłącza prądu dla kontenerów o regulowanej temperaturze
- usługi agencyjne, celne, fito-sanitarne, spedycyjne
- infrastruktura socjalno-gastronomiczna

Rys. 3. Intermodal Container Yard - parametry



Źródło: PCC Intermodal S.A.

### 3. Prognozowane skutki realizacji projektu

Realizacja projektu wpłynie na poprawę logistyki dystrybucji ładunków poprzez efektywniejsze zarządzanie łańcuchem dostaw. Dla sprawnego przepływu ładunków w korytarzu Bałtyk-Adriatyk niezbędna jest oczywiście infrastruktura, ale dla jej prawidłowego wykorzystania ogromne znaczenie ma mądra i zorientowana na wymagające oczekiwania rynku logistyka. ICY pozwoli lepiej wykorzystać zmodernizowaną infrastrukturę portową i poprawić dostęp do portów od strony ładu.

Cele projektu:

- zdecydowana poprawa obsługi kolejowej wszystkich terminali morskich w portach Gdańska i Gdyni oraz lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej w trójmiejskim węźle transportowym,
- minimalizacja kosztów zewnętrznych transportu ciężkich ładunków skonteneryzowanych na terenach bezpośrednio przyległych do portów (aglomeracja trójmiejska),
- długofalowy rozwój branży intermodalnej - poprawa efektywności kolejowych przewozów intermodalnych,
- uruchomienie regularnych międzynarodowych przewozów intermodalnych w korytarzu Bałtyk - Adriatyk,
- zwiększenie atrakcyjności i tym samym poprawa konkurencyjności polskich portów na arenie międzynarodowej,
- wzrost znaczenia i pozycji Polski na europejskiej mapie transportowej,
- lepsze wykorzystanie infrastruktury liniowej i punktowej, a tym samym znaczna poprawa przepustowości kolejowych korytarzy transportowych (zaczynających się i kończących w Zajązdkowie Tczewskim) bez konieczności pilnego ponoszenia ogromnych nakładów inwestycyjnych na rozbudowę infrastruktury liniowej.

W stanie istniejącym zidentyfikowano następujące problemy:

- zbędne ruchy techniczne w porcie,
- nieefektywne wykorzystanie powierzchni ładunkowej pociągów intermodalnych,
- marnotrawstwo czasu i pieniędzy na ruchy techniczne na terminalach morskich,
- nieefektywne wykorzystanie przepustowości linii kolejowych,
- wysokie koszty transportu i tym samym niekonkurencyjna oferta przewozowa dla finalnego odbiorcy.

Spodziewane efekty realizacji inwestycji:

- niższe koszty obsługi terminalowej,
- lepsza użycia pociągów,



- oszczędność czasu i pieniędzy, a tym samym bardziej konkurencyjna oferta dla finalnego klienta.

ICY to niezbędny element w budowie korytarza transportowego między północną i południową częścią Europy. Wartość dodana jaką inwestycja w suchy port (ICY) w Zajęczkowie Tczewskim wniesie dla wybranych grup interesów:

- Kraje sąsiadujące z Polską/partnerzy wymiany handlowej:
  - udrożnienie korytarza Bałtyk-Adriatyk dla przyrastającej masy ładunkowej,
  - poprawa efektywności w zarządzaniu łańcuchem dostaw przez Polskę,
  - alternatywna oferta na rynku, o możliwość buforowania ładunków,
  - kompleksowa obsługa logistyczno-transportowa w jednym miejscu (przy głównym węźle kolejowym, bezpośrednio przy portach Gdańska i Gdyni),
- Porty Gdańsk i Gdynia:
  - większa efektywność obsługi ładunków skonteneryzowanych,
  - możliwości obsługi większej ilości ładunków,
  - prestiż i większe znaczenie portów polskich na arenie międzynarodowej,
  - uporządkowany ruch wokół portów morskich, mniejsza szkodliwość/wypadkowość na ulicach aglomeracji, pozytywny wizerunek i wsparcie społeczności lokalnej,
- Terminale morskie w portach Gdańska i Gdyni:
  - wzrost możliwości przeładunkowych poprzez poprawę efektywności pracy przeładunkowej,
  - możliwość ukierunkowania i lepsza alokacja środków przeznaczonych na inwestycje,
  - wyższa konkurencyjność oferty,
  - optymalizacja wykorzystania powierzchni składowej,
- Zarządca infrastruktury liniowej:
  - lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej,
  - odciążenie infrastruktury drogowej, przy portach i w miejscach newralgicznych (tzw. wąskich gardłach),
  - łatwiejsze zarządzanie ruchem na infrastrukturze kolejowej,
  - mniej remontów/mniejsze zniszczenie infrastruktury drogowej,
  - przewidywalność i uporządkowanie mimo rosnącej ilości transportowanych wolumenów,
- Armatorzy:
  - swobodny wybór pomiędzy terminalamiorskimi,
  - optymalizacja procesu zarządzania flotą kontenerów (imbalsans/pozycjonowanie, składowanie, naprawy),
  - obniżenie kosztów operacyjnych,
- Firmy spedycyjne:
  - więcej możliwości optymalizacji łańcucha dostaw via porty polskie,
  - koncentracja środków i procesu w jednym miejscu,
  - spójny system IT,
  - większa konkurencyjność oferty portów polskich, więcej ładunków transportowanych z wykorzystaniem usług rodzimych firm,
- Samorząd lokalny i społeczność w regionie:
  - ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych,
  - poprawa bezpieczeństwa,
  - mniejsza emisja spalin,
  - poprawa dostępności komunikacyjnej regionu,
  - poprawa atrakcyjności regionu w oczach inwestorów,
  - międzynarodowa promocja regionu,
  - nowe miejsca pracy,
  - stworzenie obszaru stymulującego rozwój biznesu około transportowego.
- Firmy transportowe:
  - możliwość podjęcia/złożenia kontenera poza terenem aglomeracji,

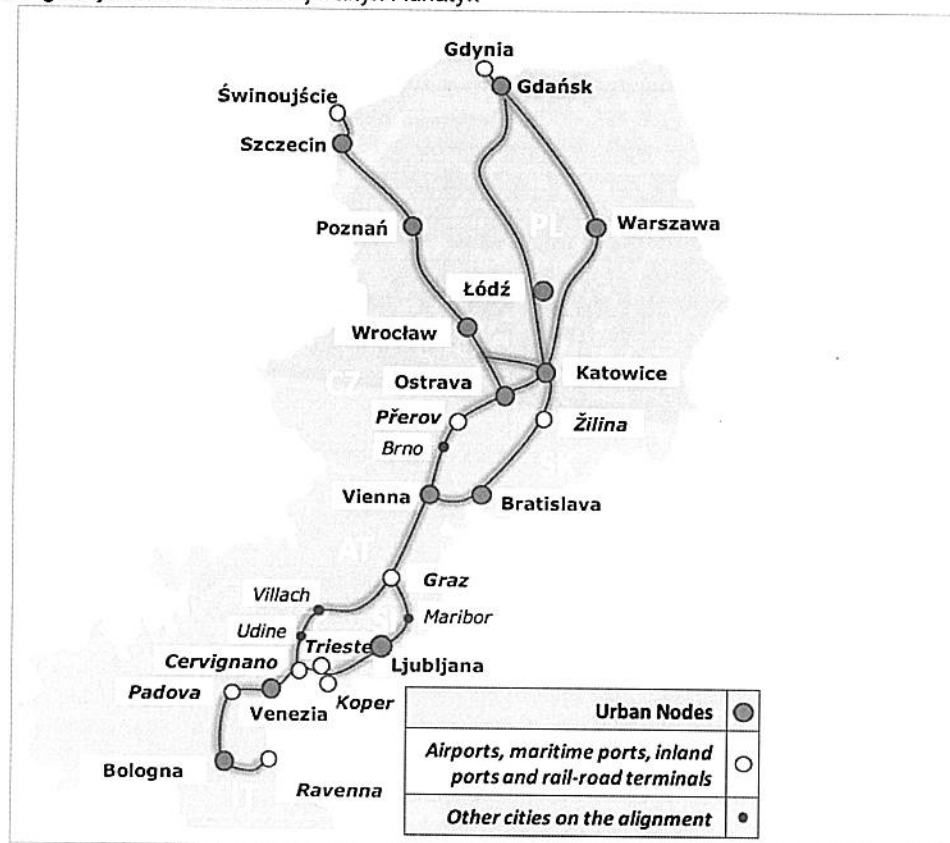
- ograniczenie bezproduktywnego, szkodliwego dla środowiska i bezpieczeństwa ruchu krążenia pomiędzy terminalami/depotami,
  - oszczędność czasu, ograniczenie kosztów,
  - poprawa efektywności pracy kierowców.
- Niewątpliwą zaletą projektu jest ponadto:
- ICY to budowanie dobra wspólnego, dzięki któremu wiele różnych grup podmiotów może skutecznie budować swoją konkurencyjność,
  - ICY zagwarantuje stały, płynny przepływ towarów w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, stymuluje zapobieganie powstawaniu wąskich gardeł na infrastrukturze, maksymalne wykorzystanie istniejącego po modernizacjach potencjału w portach.

#### 4. Korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk

Według założeń Inwestora budowa suchego portu na Pomorzu to inwestycja, która u swoich podstaw zakłada długofalowy, intensywny rozwój przewozów intermodalnych w korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk (BAC). Budowa suchego portu w tej lokalizacji jest jednym z elementów oraz integralną częścią sieci TEN-T, czyli trasy od portów szwedzkich, poprzez trójmiejskie i Elbląg, aż do połączenia z transeuropejskim, 5. korytarzem transportowym Bałtyk-Adriatyk.

Przebieg oraz infrastruktura korytarza sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk zostały określone w rozporządzeniach (UE) nr 1315/2013 i 1316/2013. Przebiegając przez sześć państw członkowskich (Polskę, Republikę Czeską, Słowację, Austrię, Włochy i Słowenię) korytarz łączy porty bałtyckie w Gdyni/Gdańsku i Szczecinie/Świnoujściu z poniższymi portami basenu Morza Adriatyckiego: Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porto di Trieste (zwany dalej Port Triest), Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - Porto di Venezia e Chioggia (zwany dalej Port Wenecja), Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale - Porto di Ravenna (zwany dalej Port Rawenna), Port Koper.

Rys. 4. Przebieg korytarza sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk



Źródło: Konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk-Adriatyk.