

20  
22

[www.kongrestransportuintermodalnego.pl](http://www.kongrestransportuintermodalnego.pl)



**POMORSKI KONGRES  
TRANSPORTU INTERMODALNEGO**

Podsumowanie wydarzenia  
Międzynarodowe Targi  
Gdańskie - AMBEREXPO



12 października 2022



# Wstęp

II Pomorski Kongres Transportu Intermodalnego to najbardziej prestiżowe i jedno z najważniejszych wydarzeń konferencyjnych w branży transportu intermodalnego w Polsce. Wydarzenie, które odbyło się 12 października 2022 r. w gdańskim AmberExpo, jest organizowane przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR i Międzynarodowe Targi Gdańskie. Tegoroczna edycja zgromadziła ponad 200 słuchaczy i 30 panelistów.

Agenda tematyczna ogniskowała się wokół kierunków rozwoju transportu intermodalnego, regulacji unijnych w kontekście wyzwań klimatycznych, wsparcia finansowego dla sektora oraz znaczenia kolei dla rozwoju transportu intermodalnego.





www.kongrestransportuintermodalnego.pl

20  
22

Organizatorzy:

**TOR**

ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

amber  
expo

centrum  
wystawienniczo  
kongresowe

Partner Złoty:

**DB**  
Cargo

 **PORT  
GDAŃSK**

Partner Srebrny:

 **OT LOGISTICS**  
GROUP

 **OT PORT GDYNIA**  
OT Logistics Group

Partner Honorowy:

  
MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY

PATRONAT HONOROWY:  
  
**MIECZYŚLAW STRUK**  
MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

  
Patronat Honorowy  
**Prezydent**  
Miasta Gdańska

 **URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO**

Partner Merytoryczny:

 **cupt** | 15 LAT

fundacja  
**ProKolej**

 **IGTL**

 **POLSKI  
INSTYTUT  
TRANSPORTU  
DROGOWEGO**

 **STOWARZYSZENIE  
POLSKICH REGIONÓW  
KORYTARZA TRANSPORTOWEGO  
BAŁTYK-ADRIATYK**

 **rbf**  
railway business forum

**ZWIĄZEK  
NIEZALEŻNYCH  
PRZEWOŹNIKÓW  
KOLEJOWYCH** 

Partner medialny:

**ETA** fm

 **Rynek  
Infrastruktury**

**RK**  
RYNEK  
KOLEJOWY



# POMORSKI KONGRES TRANSPORTU INTERMODALNEGO



Szczegółowe

## Tematy debat i wystąpień:

- Transport intermodalny. Podstawowe kierunki jego rozwoju w dobie wyzwań ekonomicznych, ekologicznych i geopolitycznych
- Przewozy intermodalne w obliczu regulacji unijnych. Czy i w jakim stopniu jesteśmy gotowi na bycie jeszcze bardziej „eko”?
- Konsekwencje dostosowania się do regulacji środowiskowych w kontekście konkurencyjności polskiej gospodarki morskiej
- Finansowe wsparcie dla rozwoju transportu intermodalnego. Możliwości i perspektywy
- Jak skutecznie pozyskiwać wsparcie na rozwój transportu intermodalnego?
- Kolej w służbie transportu intermodalnego. Jak efektywnie rozwijać przewozy kolejowe?



www.kongrestransportuintermodalnego.pl

#KTI

# Rynek Intermodalny

Kongres poprzedziła wycieczka studyjna do Portu Gdynia na realizowaną przez Budimex modernizację tamtejszego węzła kolejowego. Przedstawiciele firmy budowlanej zaprezentowali postępy w wykonaniu projektu, a także przybliżyli uczestnikom znaczenie inwestycji dla rozwoju przewozów kolejowych.

Podczas inauguracji kongresu w Gdańsku Andrzej Bittel, wiceminister infrastruktury, podkreślił znaczenie transportu intermodalnego dla polityki transportowej polskiego państwa. Zwrócił uwagę na strategiczne położenie naszego kraju na szlakach transportowych. Polska, która jest w centrum Europy, miała szansę stać się najważniejszym hubem Europy dla transportu wschód – zachód. – Duża część strategii europejskiej, która bazowała na współpracy wschód – zachód się załamała. Choć ten kierunek, ze względu na kierunki azjatyckie, jeszcze się trzyma – zauważył minister, dodając, że pewne niedoceniane, na poziomie krajowym, pomysły, takie jak Inicjatywa Trójmorza, mogą tchnąć wiatr w żagle krajowego intermodalu.

20  
22







– Mamy coraz silniejsze relacje na kierunku północ – południe, bardzo dobrze, że podjęliśmy się rekordowej rozbudowy infrastruktury kolejowej w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Podnieśliśmy wartość Krajowego Programu Kolejowego z 66 do 76 miliardów złotych właśnie po to, by wzmocnić kierunek Bałtyk – Adriatyk. Gdzie byśmy dziś byli, gdyby Port Północny nie był zmodernizowany? – pytał obecnych na konferencji. Odnosząc się do polsko-ukraińskich przejść kolejowych, Bittel stwierdził, że najbardziej brakuje nie przepustowości, ale taboru (zwłaszcza do przewozów zboża) i terminali przeładunkowych.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, Adrian Furgalski, podkreślił, że pomoc w odbudowie Ukrainy będzie wymagała silnego transportu kolejowego. – Zwycięstwo Ukrainy jest coraz bliżej. Musimy myśleć o ułożeniu sobie relacji z Ukrainą po wojnie, również w aspekcie kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych – przekonywał. Jak dodał, zapowiedź przekucia ukraińskiej sieci kolejowej na europejski rozstaw torów czy budowy linii KDP do Kijowa są ważnymi deklaracjami, ale ich koszty będą wyższe od obecnych przewidywań. – Na razie rezerwy przepustowości, które można wykorzystać dla potrzeb przewozów zboża, nie są – zdaniem przewoźników – tak duże, jak twierdzi rząd – uzupełnił.





Podczas debaty o ekologii i kosztach zielonej transformacji w obliczu powrotu do węgla i wojny na Ukrainie Marcin Górecki z Siemens Mobility namawiał do tego, by korzystać ze sprawdzonych rozwiązań, które w efekcie prowadzą do wzmocnienia roli kolei w transporcie względem dróg. Zachwalał dobrze znane elektrowozy, które odmieniają rynek przewozów międzynarodowych także w Polsce. – Kolej nie będzie konkurencyjna, jeśli nie będzie miała możliwości łatwego przekraczania granic – mówił Górecki.

Halina Bajczuk, przedstawicielka PKP Cargo, wspomniała o innym aspekcie koniecznym dla wzrostu atrakcyjności intermodalu w Polsce. – Potrzebujemy całych, długich szlaków, które mają dobre parametry przewozów. Musimy pracować nad prędkością handlową, bo to oznacza większy obrót wagonów. Jeśli na długich odcinkach możemy jechać z prędkością powyżej 100 km/h, spadają nam koszty, bo możemy operować mniejszą liczbą taboru, co oznacza też mniejsze zapotrzebowanie na brakujących na rynku pracy maszynistów. Możemy też częściej obiegować te same wagony. Wysokie prędkości handlowe to podstawa do rozwoju intermodalu – powiedziała przedstawicielka PKP Cargo.

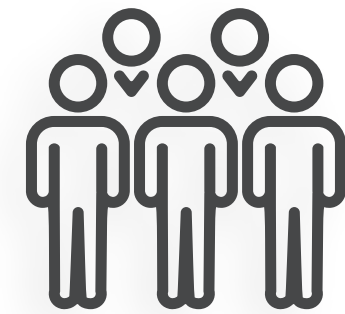
Magdalena Szaroleta ze spółki Raben Transport podkreślała, że kolejowy intermodal ma szansę na rozwój także w związku z brakiem kierowców ciężarówek. – Dobrze byłoby, aby to kolej pełniła główną rolę w przewozie kontenerów, a ciężarówki – tylko dla ostatniej mili. Na przeszkodzie jednak stoi niska terminowość kolei. Zdarza się, że zamówiony ładunek kontenerów dociera do terminala po trzech dniach, a takich opóźnień nie mamy w transporcie drogowym – powiedziała.





#KTI

# Statystyki



**200+**

słuchaczy



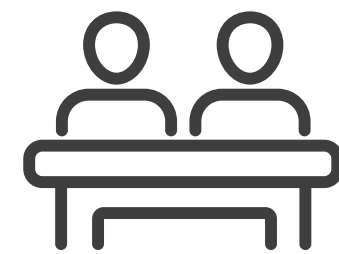
**18**

partnerów  
i sponsorów



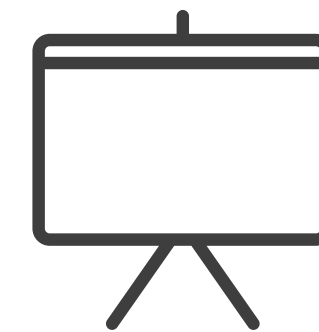
**4**

patronatów  
honorowych



**28**

prelegentów, panelistów  
i moderatorów



**4**

wystąpienia



**4**

debat



[www.kongrestransportuintermodalnego.pl](http://www.kongrestransportuintermodalnego.pl)



POMORSKI KONGRES  
TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Zapraszamy na

# III Pomorski Kongres Transportu Intermodalnego

**TOR** | ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

 **Rynek Lotniczy**

[www.tor-konferencje.pl](http://www.tor-konferencje.pl)

**20  
23**

