

Agnieszka Krakowska

Absolwentka Niestacjonarnych Studiów Doktoranckich WE UG

Czy infrastruktura intermodalna/kolejowa trójmiejskich terminali kontenerowych jest gotowa na sprawną obsługę intermodalnych jednostek ładunkowych?

Wstęp

Transport intermodalny w XXI w. nabrał ogromnego znaczenia w logistycznym łańcuchu dostaw. Czas to pieniądz, jak mawia świat, dlatego w ostatnich latach organizatorzy transportu towarów łączą różne gałęzie transportu, aby towar został dostarczony do odbiorcy w możliwie najkrótszym terminie od jego zakupu. Taki zabieg w literaturze transportu i logistyki nazywany jest transportem intermodalnym. Definiowany jako transport ładunków przy użyciu co najmniej dwóch gałęzi transportu, wykonywany jest na podstawie jednego kontraktu z operatorem transportu (jednej umowy o przewóz) oraz w jednej i tej samej jednostce ładunkowej na całym odcinku¹. Terminale kontenerowe wymagają odpowiedniego zaplecza jakim jest dopasowana infrastruktura i wyposażenie do wolumenu przyjmowanych jednostek ładunkowych. Równie istotnym elementem w procesie przewozów intermodalnych jest stan techniczny dróg i autostrad, a także linii kolejowych dojazdowych do i z terminali kontenerowych.

Artykuł stanowi ocenę infrastruktury i wyposażenia trójmiejskich terminali kontenerowych pod kątem sprawnej obsługi intermodalnych jednostek ładunkowych. Chcąc uściślić dobór odpowiedniej intermodalnej jednostki ładunkowej, ocena zostanie przedstawiona na przykładzie jednostki ładunkowej jaką jest kontener. Opracowanie powstało przy wykorzystaniu metody dokumentacyjnej, danych statystycznych, badań wtórnych, specjalistycznej literatury oraz własnego doświadczenia.

1. Ogólna charakterystyka trójmiejskich terminali kontenerowych

W Trójmieście funkcjonuje 5 terminali kontenerowych. W Gdyni **BCT** (Bałtycki Terminal Kontenerowy), **GCT** (*Gdynia Container Terminal*) oraz **OT Port Gdynia** ówczesznie pod nazwą BTDG – Bałtycki Terminal Drobnicowy w Gdyni –

¹ J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Naukowe S.A., Warszawa 2012, s. 112.

terminal specjalizuje się głównie w obsłudze ładunków drobnicowych i masowych, dlatego w opracowaniu został celowo pominięty; w Gdańsku DCT (*Deepwater Container Terminal*) i GTK (Gdański Terminal Kontenerowy).

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Gdyni jest pierwszym tego typu obiektem, który powstał w Polsce, usytuowanym przy Nabrzeżu Hel skim w Porcie Gdynia. Terminal oddano do eksploatacji w 1979 r., w tym samym roku obsłużono pierwszy pociąg, natomiast w 1980 r. rozpoczęto przeładunki w systemie lo-lo². W maju 2003 r. ICTSI (Międzynarodowy Operator Terminali Kontenerowych) z siedzibą w Filipinach³, uzyskał 20-letnią koncesję przyznaną przez władze portu w Gdyni⁴, która zezwala na rozwój, działanie i zarządzanie terminalem kontenerowym. Głównymi armatorami kontenerowymi zawijającymi do terminala są: *Mediterranean Shipping Company* (MSC), *YangMing Marine Transport Corp.* (YML), UNIFEEDER, UECC⁵.

Kolejnym terminalem w Porcie Gdynia jest *Gdynia Container Terminal S.A.* (GCT) usytuowany przy Nabrzeżu Bułgarskim. Początek działalności terminalu to 2005 r.⁶, a jego właścicielem jest firma Hutchison Port Holdings (HPH). Głównymi armatorami, którzy kierują swoje statki do GCT, są: *Happag Lloyd*, *Yang Ming Marine Transport Corp.*, *China Shipping Container Lines* (CSCL), *China Ocean Shipping (Group) Company* (COSCO), CMA CGM. GCT i BCT mają dogodne połączenia z siecią drogową przez Estakadę Kwiatkowskiego, Obwodnicę Trójmiasta i autostradę A1, S6 oraz krajową siecią kolejową, przez stację Gdynia Port (linie kolejowe nr 201 i 228)⁷.

Największym i najszybciej rozwijającym się jest *Deepwater Container Terminal* (DCT) w Gdańsku. Jest to pierwszy niezamarzający zimą terminal w basenie Morza Bałtyckiego. Zdolny do obsługi statków klasy Post-Panamax, zarówno ze względu na głębokość podejść i stanowisk, jak też z uwagi na infrastrukturę i wyposażenie nabrzeża. Terminal usytuowany w Porcie Północnym swoją działalność operacyjną rozpoczął w 2007 r. przez przeładunki kontenerowe. DCT jest spółką zarejestrowaną w Polsce, będącą w większości własnością GIF (*Global Infrastructure Fund II*), specjalnego funduszu zarządzanego przez *Macquarie Group of Companies* z siedzibą w Australii⁸. Do terminala regularnie zawijają statki armatorów kontenerowych, którzy utworzyli dwa alianse: M2 i G6. Alians M2 to wspólny serwis oferowany przez *Maersk Line* i firmę *Mediterranean Shipping Com-*

² Lo-lo – system pionowego przeładunku zintegrowanej jednostki ładunkowej realizowany z wykorzystaniem dźwignicy.

³ ICTSI zakupił 100% Bałtyckiego Terminala Kontenerowego (BCT).

⁴ Strona internetowa Bałtyckiego Terminala Kontenerowego, www.bct.gdynia.pl [dostęp: 14.11.2016].

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ Stacja Gdynia Port bocznicą GCT znajduje się w odległości 3,5 km od stacji Gdynia Port; strona internetowa Urząd Transportu Kolejowego www.utk.gov.pl [dostęp: 27.10.2016].

⁸ Strona internetowa *Deepwater Container Terminal*, www.dctgdansk.pl [dostęp: 14.11.2016].

pany (MSC), porozumienie pomiędzy armatorami zostało podpisane na 10 lat, którego założeniem jest zagwarantowanie klientom obu firm dostępności 185 statków o łącznej pojemności 2,1 mln TEU⁹. Alians G6 jest utworzony przez 6 armatorów kontenerowych – APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Hapag-Lloyd, Nippon Yusen Kaisha (NYK) oraz Orient Overseas Container Line (OOCL)¹⁰.

Gdański Terminal Kontenerowy (GTK) – terminal usytuowany w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku przy nabrzeżu Szczecińskim, rozpoczął swoją działalność w 1988 r.¹¹ Terminal obsługuje kontenery ponad 200 spedytorów i 25 armatorów; wśród nich kontenery m.in.: Hapag Lloyd, Evergreen, Hanjin, COSCO, CMA-CGM, NYK, K-Line, CSCL, MOL, Hyundai, ZIM, CSAV, Hamburg Sud, UASC, ANL, YangMing, Eucon, Alianca, MACS, Norasia, APL, OOCL.

Trójmiejskie terminale kontenerowe ulokowane są w bliskiej odległości od dróg krajowych i autostrad. Najdalej schowanym terminalem jest GCT – odległość 5,1 km, a najbliżej usytuowanym jest głębokowodny terminal DCT w Gdańsku – 0,7 km do dróg krajowych i autostrad.

2. Infrastruktura i wyposażenie trójmiejskich terminali kontenerowych

Istotą każdego terminala jest jego wydajność, możliwość przeładunkowa, a także raty przeładunkowe (ruchy suwnicy) liczone w jednostce kontener/godz. Te ostatnie w trójmiejskich terminalach wynoszą od 25 kont./godz. (GCT) do 35 kont./godz. (DCT). Pod względem powierzchni całkowitej największy jest terminal BCT w Gdyni (66,2 ha), a tuż za nim DCT w Gdańsku (61 ha), pozostałe terminale odpowiednio: GCT (19,6 ha) i GTK (6,7 ha). Nieco inaczej przedstawiają się możliwości przeładunkowe terminali. Tutaj prym wiodzie terminal DCT (1,5 mln TEU rocznie¹²), a tuż za nim BCT (1,2 mln TEU rocznie).

Z tabeli 1 wynika, że tylko 3 z 4 analizowanych terminali posiadają miejsca parkingowe dla ciężarówek oczekujących na wjazd do terminala. Po raz kolejny DCT wychodzi na prowadzenie w statystykach z liczbą 100 miejsc parkingowych, tuż za nim BCT – 80 miejsc i GTK – 25 miejsc. Infrastruktura drogowa ma kluczowe znaczenie w sprawnym funkcjonowaniu terminali kontenerowych. Bez odpowiednich inwestycji w infrastrukturę drogową, nie byłby możliwy transport intermodalny. Intermodal nigdy sam się nie rozwija, w parze z nim idą inwestycje w drogi i linie kolejowe.

⁹ Strona internetowa Rynku Finansowego, www.rynekinfrastruktury.pl [dostęp: 14.11.2016].

¹⁰ Strona internetowa Gospodarki Morskiej, www.gospodarkamorska.pl [dostęp: 16.11.2016].

¹¹ Strona internetowa Gdańskiego Terminala Kontenerowego, www.gtk-sa.pl [dostęp: 17.11.2016].

¹² TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*) – miara odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20-stopowego.

Tabela 1. Infrastruktura drogowa trójmiejskich terminali kontenerowych

	Gdynia		Gdańsk	
	BCT	GCT	DCT	GTK
Liczba miejsc parkingowych dla ciężarówek	80 ogólnodostępnych	Brak	100	25

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.utk.gov.pl> [dostęp: 27.10.2016].

W tabeli 2. przedstawiono infrastrukturę kolejową trójmiejskich terminali kontenerowych, ze szczególnym uwzględnieniem liczby bocznic, długości torów kolejowych niezbędnych do załadunku i wyładunku kontenerów z platform wagonowych, a także liczbę suwnic kolejowych obsługujących składy kolejowe. Trójmiejskie terminale posiadają od 2 do 4 torów kolejowych do załadunku i wyładunku, a każdy z pominięciem GCT¹³ posiada po 2 suwnice kolejowe.

Transport intermodalny zależy od transportu morskiego, dlatego tak istotna jest infrastruktura morska w terminalach kontenerowych (tab. 3.). Od głębokości i długości nabrzeża zależy jakiej wielkości statki zostaną przyjęte do obsługi. Dla przykładu do terminala DCT w Gdańsku mogą zawijać statki oceaniczne o ładowności 18–20 tys. TEU. Dla porównania do Terminala BCT w Gdyni w 2015 r. zawinął statek armatora MSC (MSC ASYA) o ładowności 9200 TEU.

Tabela 1. Infrastruktura kolejowa trójmiejskich terminali kontenerowych

	Gdynia		Gdańsk	
	BCT	GCT	DCT	GTK
Liczba bocznic kolejowych	11	2	1	1
Liczba i długość torów kolejowych do załadunku i wyładunku	3 tory po 675 m i 2 tory po 300 m	4 tory, 520 m 3 tory, 638 m łącznie 1158 m	4x618 m	2x257 m
Liczba suwnic kolejowych	2	brak	2	2
Łączna długość torów dla kolei normalnotorowej 1435 mm	2752 m	1125 m 800 m łącznie 1925 m	2 500 m	1130 m
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	201, 228	201, 228	226	E 65

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.utk.gov.pl> [dostęp: 27.10.2016].

¹³ Stacja Gdynia Port bocznicą GCT S.A. znajduje się w odległości 3,5 km od stacji Gdynia Port.

Tabela 2. Infrastruktura morska trójmiejskich terminali kontenerowych

	Gdynia		Gdańsk	
	BCT	GCT	DCT	GTK
Długość linii nadbrzeża z możliwością przeładunku	800 m	812 m	650 m	370 m
Głębokość nadbrzeża	12,7 (13,5 m konstrukcyjna)	11–13,5 m dopuszczalne zanurzenie 10,5 m	16,5 m (na dł. 385 m) i 13,5 m (na dł. 265 m)	9,8 m (na dł. 205 m) i 8,5 m (na dł. 105 m)
Liczba stanowisk w portach	możliwa obsługa 5 statków jednocześnie	3x kontenerowe 1x drobnicowe	2	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.utk.gov.pl> [dostęp: 27.10.2016].

Tabela 3. Wyposażenie terminali kontenerowych w Gdańsku pojazdy podnośnikowo-przeładunkowe

GDYNIA	BCT	<ul style="list-style-type: none"> - 8 suwnic nabrzeżowych - 2 suwnice kolejowe 40 t - 20 suwnic placowych 30,5/35/40 t - 2 samobieżne żurawie portowe Liebherr LHM-400 – 100 t - 2 kontenerowe wozy podsiębierne 40 t - 3 reachstackery Kalmar 45 t - 30 ciągników siodłowych - 18 wózków
	GCT	<ul style="list-style-type: none"> - 2 suwnice nabrzeżowe typu „super-post-Panamax” o udźwigu 65 t i wysięgu 61 m - 1 suwnica nabrzeżowa typu „post-Panamax” o udźwigu 60 t i wysięgu 54 m - 1 suwnica nabrzeżowa typu „post-Panamax” o udźwigu 41 t i wysięgu 41 m - 2 suwnice nabrzeżowe typu „Panama” o udźwigu 31,5 t i wysięgu 35 m - 1 żuraw samobieżny o udźwigu 100 t - 1 żuraw szynowy o udźwigu 50 t - 7 elektrycznych suwnic placowych o udźwigu 41 t - 3 suwnice placowe o udźwigu 41 t (5 warstw, 6 rzędów) - 4 suwnice placowe o udźwigu 40 t (5 warstw, 6 rzędów) - 4 reachstackery o udźwigu 45 t i 1 reachstacker 10 t - 1 wóz podnośnikowy do pustych kontenerów o udźwigu 8 t - 22 ciągników i 23 naczep terminalowych - 14 wózków widłowych o udźwigu od 2 do 8 T
GDAŃSK	DCT	<ul style="list-style-type: none"> - 6 suwnic nabrzeżowych STS - 20 suwnic placowych RTG - Ciągniki placowe IMV - Reachstackery - wysięgniki masztowe do pustych kontenerów - sprzęt magazynowy, pojazdy techniczne

GTK	<ul style="list-style-type: none"> - suwnice nabrzeżowe STS 40/60 t - suwnice placowe 32/40 t - dźwigi nabrzeżowe 40 t - wóz podsiębierny 40 t - 2 Wozy wysięgnikowe typu reachstacker 10 t - samojezdny dźwig nabrzeżowy 100 t
-----	---

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.utk.gov.pl> [dostęp: 27.10.2016].

Każdy terminal powinien być wyposażony w dostosowany do specyfiki pracy sprzęt podnośnikowo-przeładunkowy. Wyposażenie trójmiejskich terminali zostało przedstawione w tabeli 4. Analizując wyposażenie trójmiejskich terminali stwierdza się, iż na chwilę obecną terminale są w stanie sprawnie obsłużyć intermodalne jednostki ładunkowe.

Istotą sprawnie funkcjonującego terminala kontenerowego jest jego prawidłowe przygotowanie nie tylko pod względem infrastruktury, ale też pod kątem adekwatnego wyposażenia. Jeżeli te warunki zostaną spełnione, zadowolenie z obsługi i sprawnie funkcjonującego terminala przełoży się na zadowolenie klienta, a tym samym będzie on kierował swój wolumen właśnie to tego wybranego terminala.

3. Przeładunki wykonywane przez trójmiejskie terminale kontenerowe

Liczbę przeładowanych TEU w trójmiejskich terminalach kontenerowych ogółem, a także liczbę przewiezionych TEU w Polsce z wykorzystaniem transportu intermodalnego, przedstawiono w tabeli 5.

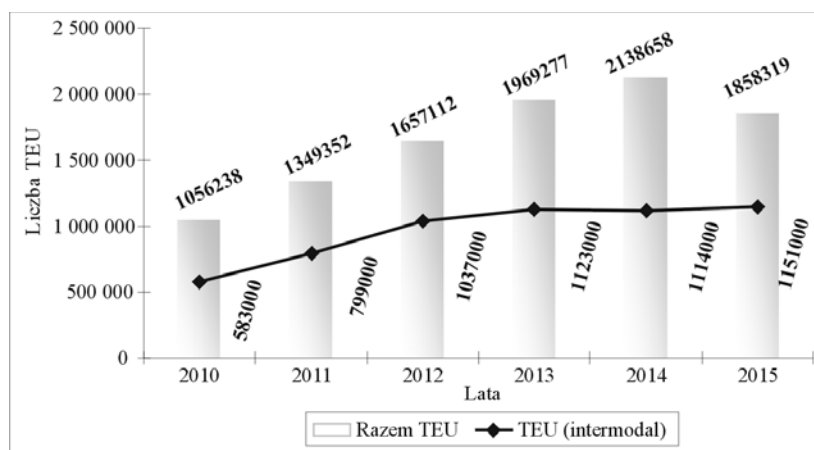
Tabela 4. Przeładunki kontenerów w trójmiejskich terminalach w TEU i liczba przewiezionych TEU z wykorzystaniem transportu intermodalnego w Polsce w latach 2010–2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Razem TEU	1 056 238	1 349 352	1 657 112	1 969 277	2 138 658	1 858 319
TEU (intermodal)	583 000	799 000	1 037 000	1 123 000	1 114 000	1 151 000

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.fracht.kow.com.pl/podsumowanie-fracht-2016/> [dostęp: 5.11.2016]; M. Jaworski, Rynek kolejowych przewozów intermodalnych, Wydział Analiz Rynku, Urząd Transportu Kolejowego, Prezentacja z IV Forum Transportu Intermodalnego Fracht, 2016.

W analizowanym okresie przypadającym na lata 2010–2015 (rys. 1) można zaobserwować stały wzrost w przewozach intermodalnych. Świadczą o tym nie tylko zebrane dane liczbowe, ale też chęć wdrażania innowacyjnych rozwiązań przez klientów. Wykorzystanie transportu kolejowego w porównaniu do trans-

portu drogowego niesie za sobą wiele korzyści. Dla przykładu jeden 40-tonowy samochód ciężarowy niszczy nawierzchnię drogi dokładnie, tak jak 163 840 samochodów osobowych¹⁴. Koleją natomiast jednorazowo można zabrać średnio 40 kontenerów 40-tonowych, nie obciążając przy tym znacząco nawierzchni drogi na całym odcinku przewozu, ponieważ transport drogowy w systemie przewozów intermodalnych pełni jedynie funkcję odwozowo-dowozową. Innymi atutami transportu kolejowego są m.in.: ograniczenie hałasu, mniejsza wypadkowość na drodze, a także redukcja emisji spalin i szkodliwych substancji, których kolej emituje mniej w porównaniu z transportem drogowym. W Polsce transport intermodalny kształtuje się na poziomie 2,5–3% ogólnej masy ładunków, natomiast w perspektywie na lata 2020–2030 transport ten ma sięgać 10–15%. Fundamentalnym działaniem, wspierającym rozwój transportu intermodalnego, zawartym w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030), będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, oraz rozbudowa istniejących terminali transportu intermodalnego. Stabilny i regularny wzrost w przewozach intermodalnych może być dla uczestników rynku intermodalnego gwarantem przyszłych zysków, pomimo kilkuprocentowego (2,5–3%) udziału w porównaniu do dwucyfrowych wyników w innych krajach europejskich. Liczba oraz wartość dokonanych w ostatnim czasie inwestycji w rozwój transportu intermodalnego w Polsce pokazuje, że podmioty działające w tym segmencie doceniają jego potencjał i opłaca się im inwestować w nowoczesny tabor czy infrastrukturę.



Rysunek 1. Przeladunki w portowych terminalach kontenerowych w TEU i liczba przewiezionych TEU z wykorzystaniem transportu intermodalnego w Polsce w latach 2010–2015

Źródło: Opracowanie własne.

¹⁴ Strona internetowa Logistyka Info, www.logistyka.info.pl [dostęp: 20.11.2016].

W ostatnich latach Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła wiele ważnych inwestycji na drogach w województwie pomorskim. Do największych można zaliczyć: przebudowę węzła Karczemki w ciągu Obwodnicy Trójmiasta, budowę Obwodnicy Południowej oraz budowę mostu przez Wisłę w okolicach Kwidzyna. Celem tych robót było głównie zlikwidowanie „wąskich gardeł” oraz dostosowanie stanu technicznego dróg do zwiększonego natężenia ruchu samochodowego, a także zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drogach. W Gdyni natomiast rozważane są dwie inwestycje: OPAT (Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej) i projekt inwestycji „Drogi Czerwonej”. Oba te projekty mają wpłynąć na poprawę przepustowości w trójmiejskich terminalach kontenerowych.

Podsumowanie

Analizując przedstawione dane dotyczące infrastruktury i wyposażenia trójmiejskich terminali kontenerowych, można stwierdzić, iż obecnie trójmiejskie terminale radzą sobie z przyjmowanym i wydawanym wolumenem kontenerów. Jednakże, w dalszej perspektywie przy zwiększonej liczbie zawinięć statków z coraz to większym wolumenem kontenerów, terminale będą musiały rozważyć powiększenie powierzchni składowych, zakup dodatkowego sprzętu lub znalezienie innych rozwiązań w celu sprawnego przepływu kontenerów z i do portu. Terminal DCT w Gdańsku już się przygotował do przyjęcia zwiększonej liczby zawinięć statków, realizując projekt T2. Rozbudowa tego projektu została zakończona w październiku 2016 r., chwilę po uroczystym otwarciu dnia 24.10.2016 r. terminal został oddany do użytku. T2 jest wyposażone w pięć nowoczesnych, największych na Bałtyku, suwnic nabrzeżowych typu STS umożliwiających obsługę statków o pojemności ponad 20 tys. TEU. Gdyński terminal kontenerowy GCT w 2016 r. zakończył także prace nad powiększeniem powierzchni składowej terminala i zakupił 2 suwnice nabrzeżowe typu *super-post-Panamax* o udźwigu 65 T i wysięgu 61 m. Każdy z trójmiejskich terminali kontenerowych dokonuje niezbędnych inwestycji w infrastrukturę i wyposażenie w celu usprawnienia przeładunków kontenerowych oraz sprawniej obsługi statków. Wyzwaniem rozwojowym dla trójmiejskich terminali kontenerowych pozostaje poprawa ich dostępności, zwłaszcza od strony lądu (drogi, koleje), ma to na celu usprawnienie przepustowości terminali i zminimalizowanie obciążenia polskich dróg.

Bibliografia

- Jaworski M., *Rynek kolejowych przewozów intermodalnych*, Wydział Analiz Rynku, Urząd Transportu Kolejowego. Prezentacja z IV Forum Transportu Intermodalnego Fracht, 2016.
- Neider J., *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Naukowe S.A., Warszawa 2012.
- Kontenery – transport kontenerowy*, „Namiary na Morze i Handel” 2017, nr 9.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030).
<http://www.bct.gdynia.pl>
<http://www.dctgdansk.pl>
<http://www.fracht.kow.com.pl>
<http://www.gct.pl>
<http://www.gospodarkamorska.pl>
<http://www.logistyka.net.pl>
<http://www.rynekinfrastruktury.pl>
<http://www.utk.gov.pl>

Streszczenie

Artykuł stanowi ocenę infrastruktury i wyposażenia trójmiejskich terminali kontenerowych pod kątem sprawnej obsługi intermodalnych jednostek ładunkowych na przykładzie jednostki, którą jest kontener. Opis zaczyna się od ogólnej charakterystyki trójmiejskich terminali kontenerowych, uwzględniający najistotniejsze informacje wraz z przykładami najczęściej zawijających do nich armatorów. W kolejnej części artykułu dokonano analizy i porównania infrastruktury oraz wyposażenia trójmiejskich terminali kontenerowych. Ostatnią częścią artykułu jest analiza przeładunków w trójmiejskich terminalach kontenerowych w TEU, w odniesieniu do liczby przewiezionych TEU z wykorzystaniem transportu intermodalnego w Polsce w latach 2010–2015. Analizując przedstawione dane dotyczące infrastruktury i wyposażenia oraz liczby przeładunków, należy stwierdzić, iż obecnie trójmiejskie terminale radzą sobie z przyjmowanym i wydawanym wolumenem kontenerów. Jednakże każdy z terminali dokonuje niezbędnych inwestycji w infrastrukturę i wyposażenie w celu usprawnienia przeładunków kontenerowych oraz sprawnej obsługi statków. Natomiast w dalszej perspektywie na lata 2020–2030 przy prognozowanym poziomie 10–15% ogólnej masy ładunków przewiezionych przy wykorzystaniu transportu intermodalnego niezbędna będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej oraz rozbudowa i modernizacja istniejących terminali intermodalnych.

Słowa kluczowe: infrastruktura, transport intermodalny, kolej, terminal kontenerowy, intermodalna jednostka ładunkowa

DO INFRASTRUCTURE INTERMODAL/RAILWAY TRI-CITY CONTAINER TERMINAL IS READY FOR THE EFFICIENT HANDLING OF INTERMODAL LOADING UNITS?

Summary

Analyzing the data presented concerning the infrastructure and equipment of Tricity container terminals, it is clear that at the moment Tricity terminals cope with the adopted and published volumes of containers. However, in the longer term – an increased number of calls of ships with ever greater volume of containers. In terms of the issue terminals will need to consider larger storage area or find other solutions to the smooth flow of containers from and to the port, thus minimizing the duration of stay of containers at the terminal. One of the Tri-City container terminals, namely DCT Gdansk has already been prepared to accept an increased number of ships' calls - realizing the project T2. Expansion of this project was completed in October 2016 shortly after the opening ceremony on October 24 2016 terminal was put into operation. T2 is equipped with five moderns, the largest in the Baltic Sea onshore STS cranes which enable operation of ships with a capacity of over 20,000 TEU. Also, Gdynia Container Terminal GCT in 2016 completed work on the enlargement of the surface of the component terminal and purchased two cranes wharf type of "super-post-Panamax" with a capacity of 65 t and reach 61 m. Each of the Tri-City container terminals makes the necessary investments in infrastructure and equipment in to improve container handling and efficient operation of ships. Each of the Tri-City container terminals makes the necessary investments in infrastructure and equipment in order to improve container handling and efficient operation of ships. The challenge of the Tri-City development of container terminals is improving their accessibility, especially from land (roads, railways), in order to improve the capacity of terminals and at the same time minimized the road landing on Polish.