



Podsystemy transportu intermodalnego – stan obecny i przyszłość

mgr inż. Robert Kruk

mgr inż. Beata Piwowar

mgr inż. Krzysztof Ochociński

Analiza SWOT dla przewozów kontenerów i nadwozi wymiennych na wagonach platformach

Mocne strony	Słabe strony
„Standardowa” konstrukcja wagonu kolejowego	- Przeładunek pionowy - Czas przeładunku (przeładunek pojedynczych jednostek na froncie ładunkowym)
Szanse	Zagrożenia
„Kompatybilność” z transportem morskim w przypadku przewozów kontenerów - Stosunek masy netto ładunku (wewnątrz jednostki) w stosunku do masy brutto pociągu - Niskie koszty zakupu, utrzymania i eksploatacji taboru wagonowego	Wysokie koszty budowy, utrzymania i eksploatacji terminali przeładunkowych

Źródło: Opracowanie własne

Analiza SWOT dla przewozów kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep siodłowych na wagonach kieszeniowych

Mocne strony	Słabe strony
„Standardowa” konstrukcja wagonu kolejowego	- Przeładunek pionowy - Naczepa siodłowa specjalnej budowy (wzmocniona konstrukcja podwozia przystosowana do przeładunku pionowego) - Czas przeładunku (przeładunek pojedynczych jednostek na froncie ładunkowym)
Szanse	Zagrożenia
„Kompatybilność” z transportem morskim w przypadku przewozów kontenerów - Stosunek masy netto ładunku (wewnątrz jednostki) w stosunku do masy brutto pociągu - Niskie koszty zakupu, utrzymania i eksploatacji taboru wagonowego	Wysokie koszty budowy, utrzymania i eksploatacji terminali przeładunkowych

Źródło: Opracowanie własne

Analiza SWOT dla podsystemu „Ro - La”

Mocne strony	Słabe strony
- Przeładunek poziomy - Przewozy całych zastawów drogowych	„Specjalna” konstrukcja wagonów kolejowych (układ jezdny z zestawami kołowi o średnicy 330 – 380 mm, układ hamulcowy), - Możliwość eksploatacji tylko w zwartych składach
Szanse	Zagrożenia
Niskie koszty budowy, utrzymania i eksploatacji terminali przeładunkowych	Wysokie koszty zakupu, utrzymania i eksploatacji taboru wagonowego

Źródło: Opracowanie własne

Podsystemy transportu intermodalnego – stan obecny i przyszłość



Podsystem NiKRASA



Źródło: <https://www.txlogistik.eu/en/services/nikrasa-2/>, dostęp 21.03.2023 r.

Podsystem NiKRASA



Źródło: <https://www.txlogistik.eu/en/services/nikrasa-2/>, dostęp 21.03.2023 r.

Podsystem Modalohr



Źródło: <https://lohr.fr/lohr-railway-system/the-lohr-uic-wagons/>, dostęp 21.03.2023 r.

Podsystem Modalohr



Źródło: <https://lohr.fr/lohr-railway-system/the-lohr-uic-wagons/>, dostęp 21.03.2023 r.

Podsystemy transportu intermodalnego – stan obecny i przyszłość



Podsystem CargoBeamer



Źródło: <https://www.cargobeamer.de/was-wir-tun.html>, dostęp 21.03.2023 r.

Podsystemy transportu intermodalnego – stan obecny i przyszłość



Podsystem CargoBeamer



Źródło: <https://www.cargobeamer.de/was-wir-tun.html>, dostęp 21.03.2023 r.

Wymagania dla przyszłościowych podsystemów transportu intermodalnego

- przewóz naczep siodłowych „standardowej konstrukcji” (stosowanych w transporcie drogowym bez modyfikacji wynikających z możliwości przewozu danym podsystemem intermodalnym),
- niski koszt zakupu, eksploatacji i utrzymania wagonów kolejowych,
- niski koszt budowy, eksploatacji i utrzymania terminali intermodalnych,
- skrócenie czasu przeładunku całego składu pociągu,
- preferowany przeładunek poziomy.
- specyfikacja techniczna tych podsystemów musi być ogólnodostępna i bez ograniczeń związanych z prawem własności intelektualnej

Podsystemy transportu intermodalnego – stan obecny i przyszłość



Dziękuję za uwagę

mgr inż. Robert Kruk

mgr inż. Beata Piwowar

mgr inż. Krzysztof Ochociński

Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów

INSTYTUT KOLEJNICTWA