



13.03.2019  
nr 1259

- Pojazdy Ciężarowe
- Transport i Logistyka
- Samochody Dostawcze
- Serwis i Części



Grupa kapitałowa Asstra odpowiada na potrzeby rynku zwiększając udział transportu morskimi drogami.

**MAŁZENSTWO ZA RIEROWNICĄ**  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI

**6 ST.**

**ZEBY NIE CIEKAĆ NA MAŁEŻNE PIENIAŻE**  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI

**8 ST.**

**UCYTYLIZOWANE OPŁATY BRODOWE NA WĘGRIE**  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI

**12 ST.**

**PROSTE FINANSOWANIE FIRMY**  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI

**12 ST.**

**CENA PALIWA W BELGII MOŻE BYĆ ATRAKCYJNA**  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI  
WIELKIE I MAŁE WARSZAWIANKI

**14 ST.**

## PRZEWOZY INTERMODALNE NA FALI

STOPNIOWY ROZWÓJ TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

**Z roku na rok wzrasta masa ładunków w transporcie kombinowanym (tzw. intermodalnym) w Polsce, ale udział tego rodzaju transportu w rynku jest wciąż o wiele mniejszy, niż w lepiej rozwiniętych państwach UE.**

W czasie, gdy przygotowujemy tę publikację do druku, nie ma jeszcze danych za cały rok 2018, ale według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w tym samym kwartale 2018 r. przewoźnicy kolejowi przewożali blisko 318 tysięcy jednostek – o ponad 18% więcej niż rok wcześniej, co stanowiło najwyższy wynik kwartalny w historii. Przewieziono ponad 486 tysięcy TEU. W porównaniu z analogicznym okresem 2017 roku liczba TEU wzrosła o 16,6%. Łączna masa w przewozach intermodalnych w III kwartale 2018 r.

wyniosła blisko 4,3 mln ton, a wykonana praca przewoźnika wynosiła 1,6 mln tonokilometrów.

### W ślimaczym tempie

Niestety, średnia prędkość rozkładowa pociągów w Polsce jest niska, w porównaniu do większości krajów europejskich, co negatywnie wpływa na konkurencyjność transportu kolejowego. Do nieco ponad 25 km/h wzrosła prędkość handlowa pociągów towarowych w 2017 r. Ostatnie lata to niezauważalne wzrosty średniej

prędkości. Poprawa wynika m.in. ze wzrostu przewozów intermodalnych, które charakteryzują się wyższą prędkością. Średnia prędkość przewozów intermodalnych wyniosła ok. 30 km/h. Podobnie jak w przypadku średniej prędkości handlowej, wysoka prędkość przejazdu oferowana jest przez zarządców w krajach, w których istotną rolę odgrywały przewozy do i z portów morskich, w tym szczególnie transport intermodalny. Na małym rynku w Irlandii przewozy intermodalne odpowiadały za 57% wykonanej w 2016 r. pracy przewozowej, w Danii 50%, we Francji 29%, w Szwecji 29%, zaś w Polsce ok. 9%.

Te dane pokazują jak ważna jest odpowiednia infrastruktura, ale także jak istotny jest transport intermodalny we wzmacnianiu konkurencyjności kolei. Bez zapewnienia szybkich połączeń trudno mówić o współdziałaniu czy konkurencji z transportem drogowym, aby samochodami transportowano towary na pierwszy i ostatniej mili, a koleją na najdłuższym odcinku pomiędzy terminalami – podkreśla Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

### Ponad 2,5 mld zł na wzmocnienie przewozów intermodalnych w Polsce

Centrum Unijnych Projektów Transportowych przeznaczy 2,5 mld zł unijnego dofinansowania na ponad 30 projektów intermodalnych.

**LIS PLUS**  
DYWIZJONALNE CZĘŚCI UŻYWANE  
TIR VOLVO FH, FH & REHAULT MAGIMIN I PREMIUM DXX  
[www.lisplus.pl](http://www.lisplus.pl)  
SKUP CZĘŚCIARÓW VOLVO & REHAULT  
tel. 693 114 232, 693 114 232, e-mail: biuro@lisplus.pl

**URZĄDZENIA WARSZTATOWE DO OBSŁUGI POJAZDÓW ROBOCZYCH:**

- PODNOŚNIKI DO 60 TON
- KOLUMNY PRZEŹYWIĄTE
- SPRZĘT DO OBSŁUGI OGIEMNIENIA MONITORING OLEJOWY

**Cofrma**  
ul. Obornicka 227  
66-630 Poznań  
+48 61 677 60 06  
[WWW.COFRAMA.PL](http://WWW.COFRAMA.PL)



Wojciech Wytrykowski (Asstra-Associated Traffic AG) – Tendencja, jaka szczególnie intensywnie rozwija się od 2018, to maksymalizacja wymiany towarowej wewnątrz Europy, przy użyciu transportu morskimi

Chodzi o przewozy wykonywane więcej niż jednym środkiem transportu. CUP T zamierza dofinansować łącznie zakup 3 409 wagonów-platform do przewozu kontenerów.



Jerzy Gębski (Enterprise Logistics) – Rozwojowi intermodalu mogą sprzyjać różnego rodzaju zachęty ze strony rządu czy Unii Europejskiej – w postaci chociażby wspomnianych dofinansowań

realizujemy w relacji Polska – Szwecja, Polska – Dania i Polska – Norwegia, to opłatanie sprawnego systemu organizacji przegrupowań towarów staje się wręcz nieodzownym elementem pracy. Dwa lata temu postanowiliśmy pójść o krok dalej i rozszerzyć naszą ofertę na transport typowo kombinowany, a więc taki, który byłby realizowany w głównej mierze koleją. W tym celu zaczęliśmy sukcesywnie modernizować park naczep i obecnie posiadamy ponad 30 naczep kurtynowych przeznaczonych do transportu na wagonach kieszeniowych. Posiadamy naczepę o specyfikacji kolejowej produkcji Kone oraz Wietlonu. Zarówno polski, jak i niemiecki producent zapewniają produkt o zbliżonej jakości i wartościach użytkowych. W 2017 roku nawiązaliśmy współpracę z nowym przewoźnikiem kolejowym i w efekcie uruchomiliśmy serwis w systemie transportu kombinowanego z Polski do Norwegii. W ramach tego serwisu naczepa załadowana w Polsce jest następnie nadawana na prom w Słwinojściu, aby po drugiej stronie przepłynąć promowcem i zostać umieszczoną na wagonie kieszeniowym. Dalejsza podróż, aż do Oslo, jest kontynuowana koleją. Dopiero ostatni odcinek (tzw. last mile) – z terminala kolejowego do finalnego odbiorcy, jest dokonywany przy użyciu ciągnika siłowego.



Jacob Sondergaard (HCS) – W najbliższym czasie spodziewamy się coraz częściej korzystania z transportu intermodalnego, zwiększą liczbę pojazdów oraz poszerzą grupę krajów i obsługiwanych kierunków

– Obecnie nieustannie zwiększamy liczbę tablic specjalistycznego inwestując w nowy sprzęt, głównie w przypadku typu huckepack, które nadają się zarówno do transportu drogowego, morskimi, jak i kolejowymi – informuje Jacob Sondergaard (HCS). – Zapewni to nam elastyczność w zakresie korzystania z transportu pod względem kosztów i aspektów dotyczących środowiska. Poza tym cały czas powiększamy nasz zespół pracowników, którzy zajmują się sprzedażą dla naszej sekcji transportu intermodalnego.

### Zalety zaczynają przeważać

Jakie są zalety i jakie wady transportu intermodalnego, w porównaniu z klasycznym transportem kolejowym? Według Wojciecha Wytrykowskiego (Asstra) nie ma zbyt wielu ograniczeń w transporcie intermodalnym, które miałyby sprawić, żeby klienci nie wybierali tej formy przewozu.

### Pracochłonna organizacja transportu

Zapyaliśmy przedstawicieli firm, które zajmują się transportem intermodalnym, jak musiała się zmienić i czy nadal musi się zmieniać organizacja pracy w tych przedsiębiorstwach, zatrudnienie, park pojazdów i urządzeń w związku z podjęciem tego typu transportu? Organizacja przewozów przy użyciu połączeń intermodalnych z oczywistych względów jest trudniejsza i bardziej wymagająca niż ma to miejsce w przypadku typowych przewozów drogowych – mówi Jerzy (Enterprise Logistics). – Przewozy kombinowane, a więc takie, przy których mamy do czynienia z trzecim rodzajem transportu – kolejowym – są pod tym względem jeszcze bardziej pracochłonne. Potrzeba skoordynowania wszystkich rodzajów transportu przy uwzględnieniu dostępności

wiecej pozytywów – twierdzi W. Wytrykowski. – Jest to, między innymi, zwiększenie możliwości załadunkowych, mniej uszkodzeń i mniejsze ryzyko kradzieży, a przede wszystkim zmniejszenie kosztów transportu.

Transport intermodalny może pomóc w rozwiązaniu problemu braku kierowców. – Jeżeli weźmiemy pod uwagę najprostszy parametr, a więc: jeden skład ma ok. 40 kontenerów 40-stopowych, to daje proporcję 1 do 40 na głównej trasie przejazdu – wylicza przedstawiciel Asstra. – Co to oznacza? Aby przewieźć 40 kontenerów koleją, nie potrzebujemy 40 kierowców, zaś wyłącznie jednego maszynisty. Oczywiście, w przypadku transportu na pierwszą i ostatnią milę kierowcy są nieodzowni, niemniej poruszają się oni na znacznie mniejszych i ograniczonych dystansach.

Przedstawiciele HCS, wśród zalet transportu intermodalnego, oprócz tego, że jest on elastyczny i przyjazny dla środowiska, zwracają uwagę na to, że nie ogranicza się on do kwestii przepisów dotyczących odpoczynku i przerw w pracy dla kierowców.

– Co więcej, jesteśmy w stanie załadować większą liczbę naczep, w porównaniu do standardowego transportu drogowego – dodaje J. Sondergaard. – Jakkolwiek jest to jednak zależne od miejsca, w jakim znajduje się odbiorca. Wśród wady przedstawiciel HCS wymienia dłuższy czas transportu oraz uzależnienie od potrzeb konserwacji tablic i infrastruktury transportu kolejowego.

### Kiedy się opłaca?

Od czego zależy opłacalność transportu intermodalnego w teorii, a jak to kształtuje się w praktyce firm logistycznych? – W teorii, im dalej od portu, tym koszt transportu liczony na jeden kilometr powinien być niższy – przypomina przedstawiciel Asstra-Associated Traffic AG. – Jednak w polskich realiach schemat ten nie zawsze znajduje odzwierciedlenie w praktyce. Myślę, że wynika to z zawilżenia prawnego, mnogości spółek PKP



Enterprise Logistics sukcesywnie modernizuje park naczep i obecnie posiada ponad 30 naczep kurtynowych przeznaczonych do transportu na wagonach kieszeniowych



HCS A/S otworzył sekcję transportu intermodalnego, jako dodatkową usługę dla istniejącego ruchu samochodów ciężarowych

uzurpujących sobie prawo do poszczególnych części infrastruktury i, oczywiście, z generowanych przychodów oraz z kosztów, jakie musi ponieść operator logistyczny chcący świadczyć serwis intermodalny. Zdecydowanie korzystniejsze przełożenie intermodalnego transportu nad kołowym obserwujemy w Niemczech, Belgii, czy Holandii, gdzie spojrzenie na proekologiczne rozwiązania jest mocno zakorzenione i od dawna obecne w życiu i polityce firm transportowych.

Nasz rozmówca z Enterprise Logistics zwraca uwagę, że stosowanie transportu kombinowanego w sytuacji, gdy odcinek pokonywany przez nadozwoje załadowane na pociąg nie przekracza 600 km, jest ekonomicznie dyskusyjne.

Z takimi odległościami mamy do czynienia w omawianych przewozach między Polską a okolicami Oslo – dodaje – W efekcie tego konkurencyjność transportu kombinowanego w odniesieniu do konwencjonalnego transportu drogowego z użyciem przeprawy promowej jest iluzoryczna. Do zmiany tej sytuacji mogłyby się przyczynić czynniki zewnętrzne. Jak np. drastyczne podwyżki cen paliw, realny dotkliwy brak kierowców czy silny interwencjonizm państwowy (unijny) promujący przewozy kombinowane z jednej – mocno ograniczający przewozy drogowe z drugiej strony.

J. Sondergaard z HCS przypomina, że wysokość kosztów w transporcie jest zależna od przebytej odległości pomiędzy nadawcą i odbiorcą. Jednak odległość pomiędzy nadawcą i najbliższym węzłem intermodalnym ma również duże znaczenie. Dobrze, aby takowy węzeł był „na trasie” lub blisko centrum, aby zaoszczędzić swoje nakłady na transport. Dlatego spore znaczenie ma ilość połączeń multimodalnych, ponieważ im więcej jest opcji tym efektywniej można zaplanować swój transport i zwiększyć swoją marżę.

Zyskowność transportu intermodalnego z punktu widzenia operatora na tym rynku należy rozpatrywać w perspektywie wieloletniej. Według przedstawicieli AsstrA należy przede wszystkim odpowiedzieć na pytanie, czego oczekujemy – zysku na jednostkowym przewozie tu i teraz, czy wieloletniej strategii, która zmieni zachowanie każdego uczestnika rynku TSL? Aby efekty (zwłaszcza związane z ochroną środowiska) były odczuwalne za kilka lat, musimy zacząć zmieniać model transportowy już dziś.

Jak każda działalność biznesowa, również przewozy tego rodzaju powinny się prowadzić z zamiarem osiągnięcia pewnego zysku – podkreślają w Enterprise Logistics. – Oczywiście, pewne nakłady, które stanowią koszty

wjeżdża na rynek, muszą zostać podjęte. Nie są one jednak ekstremalnie wysokie. Samo już wykonywanie zleceń transportowych powinno mieć charakter działalności dochodowej. W przeciwnym wypadku mamy do czynienia z sytuacją, do jakiej doszliśmy na przestrzeni ostatnich piętnastu lat w transporcie drogowym: bariery dostępu do zawodu przewoźnika zostały ustawione na stosunkowo niskim poziomie, do tego ich spełnianie przez kandydatów na przewoźników jest weryfikowane „przez pałec”. W efekcie polski transport jest hegemonom w Europie, ale przy okazji stawki spadły na tyle, że zyskowność działalności transportowej jest minimalna lub często żadna.

Opłacalność transportu intermodalnego powinna być rozpatrywana w dłuższej perspektywie i być uzupełnieniem wysoka zintegrowanej całości transportu w firmie w celu uzyskania zysków w skali długoterminowej – uzupełniają przedstawiciele HCS. – Widzimy również, że transport intermodalny jest wykorzystywany na rynkach rozwijających się, na przykład w Chinach, gdzie produkcja przeniosła się do miejsc, w których węzły kolejowe znajdują się o wiele bliżej. Dzięki codziennym wysyłkom z Azji do Europy, transport intermodalny jest w stanie zapewnić niezawodny i szybki ładunek dla węzłów w Europie, skąd ładunki można przewieźć do miejsca docelowego.

#### Jest w czym wozić

Na ile producenci jednostek ładunkowych wychodzą naprzeciw oczekiwaniom przewoźników (operatorów) w transporcie intermodalnym?

Jerzy Gębski (Enterprise Logistics) twierdzi, że oferta jest zadowalająca, zaś koszty produkcji naczeń spełniających specyfikację kolejową spadły na tyle, iż nie stanowią znaczącej bariery. Konteneryzacja jest trendem światowym. Stanowi swego rodzaju transportowy objaw globalizacji. Transport ładunków skonteneryzowanych jest obecnie nieodzowny w wymiarie towarowej o zasięgu międzykontynentalnym. Z kolei w przewozach w obrębie kontynentu bardziej uniwersalnym rozwiązaniem okazują się być naczeń.

– Rozwój technologii, na przestrzeni ostatnich lat, w których wdrożyliśmy się w tę tematykę, zmierza w kierunku zapewnienia możliwości dużej pojemności naczeń przy zachowaniu ograniczonych przepisami wymiarów nadwozi – dodaje – Ewolucji uległy wagony kieszonkowe – skutkiem tego położenie naczeń na wagonie jest niższe i automatycznie sama naczepa może być wyższa, przez co zwiększa się jej

pojemność robocza. W ubiegłym roku ujednolicono kodyfikację kolejową, przez co jest obecnie mniej zawiłości związanych z kompatybilnością konkretnych naczeń względem wagonów na poszczególnych trasach kolejowych w Europie.

#### Ostrożnie, ale inwestuj!

Czy firmy logistyczne są zainteresowane rozwojem takiego transportu? Jakiej mają plany z tym związane?

– Jak najbardziej! Jesteśmy zainteresowani rozwojem intermodalu i z uwagą obserwujemy nowe usługi w tym obszarze oferowane przez operatorów – zapewnia Jerzy Gębski z Enterprise Logistics. – Chcielibyśmy, aby transport kombinowany w relacjach ze Skandynawią był rozwijany dla dobra ekologii, dla zmniejszenia zatłoczenia, wreszcie dla polepszenia efektywności ekonomicznej realizowanych usług. Ta ostatnia kwestia jest szczególnie niewąlgiczna, a to dlatego że na omawianym kierunku transportu kombinowany wciąż nie jest konkurencyjny cenowo wobec przewozów konwencjonalnych. Jest to poważny problem, albowiem klienci nie są gotowi płacić wyższych stawek jedynie w imię promowania „zielonego transportu”. Jeśli chodzi o projekty intermodalne, mimo dofinansowania. Ich realizacja jest bardzo kapitałochłonna, zaś efekty trudne do przewidzenia. Jako średnie polskie przedsiębiorstwo TSL nie dysponujemy potencjałem, który mógłby służyć za bazę do realizacji tego typu dużych projektów. Będziemy natomiast dopinguować odważne i rozsądne przedsięwzięcia realizowane w tym kierunku, a w miarę naszych możliwości nie wykluczamy włączenia się w któreś z nich, mogące mieć znaczenie z punktu widzenia realizowanych przez nas usług.

Również firma HCS jest zainteresowana rozwojem swojej sekcji transportu intermodalnego.

– Postrzegamy to jako doskonałe uzupełnienie naszej podstawowej działalności, czyli transportu drogowego – dodaje Jacob Sondergaard. – Nasze plany obejmują zwiększanie nakładów na zasoby ludzkie oraz na klientów docelowych, dla których możemy przewozić towary korzystając z tego rodzaju transportu.

#### Co ogranicza rozwój? Jakiej są perspektywy?

Jacob Sondergaard (HCS) zwraca uwagę, że transport intermodalny funkcjonuje dla większości rodzajów przewozów, ale w specyficznych przypadkach transport drogowy jest bardziej elastyczny. Kłopotliwe mogą być przypadki jakiegokolwiek problemu z infrastrukturą kolejową (np. wykołowanie składów etc.). Okazuje się, że w sytuacji problemowej transport drogowy daje możliwość przeładunku towaru, zmiany auta lub w razie potrzeby kontynuacji jazdy z dwoma kierowcami, aby uniknąć przepisów dotyczących odpoczynku.

Również w przypadku wysoko wartościowych ładunków nie mamy pewności co do bezpieczeństwa towaru, gdy podczas transportu drogowego istnieje możliwość zaparkowania ciężarówki na parkingu o wysokim stopniu bezpieczeństwa.

Według firmy Enterprise Logistics transport intermodalny sprawdza się przy praktycznie wszystkich ładunkach, wyjątkiem jest przewóz świeżej żywności w chłodniach – tutaj ciągle widoczna przewaga klasycznego transportu drogowego, gdzie mamy dło dyspozycji kierowców dostawnie opiekującego się ładunkiem na całej trasie, wydaje się ciężka do zniewolenia. Z drugiej strony dalsze innowacje technologiczne na kolei w połączeniu z rozwojem technologii telematycznych były może i ten wyjątek z biegiem czasu wyeliminują.

Najbardziej optymalny model biznesowy dla dużego operatora logistycznego, jakim jest grupa AsstrA, według Wojciecha Wytrykowskięgo, stanowi możliwość organizacji własnych połączeń żeglugowych na głównych szlakach short-sea, na przykład PL-LUK, BE-RU, itd. Jest

to odległy plan (ze względu na bardzo wysokie koszty inwestycji), niemniej niezwykle interesujący z punktu widzenia zapotrzebowania na tego typu serwis, jak i możliwości kształtowania lokalnych rynków. Celem grupy AsstrA jest stanie się „numem 1” w przewozach short-sea w Unii Europejskiej.

Jerzy Gębski (Enterprise Logistics) zauważa, że infrastruktura kolejowa (zarówno liniowa jak punktowa) ma zasadnicze znaczenie. Rozwojowi intermodalu mogą sprzyjać różnego rodzaju zachęty ze strony rządu czy Unii Europejskiej – w postaci chociażby wspomnianych dofinansowań. Z kolei coraz wyższe koszty ponoszone przez transport drogowy mogą być powodem bardziej przychylnego spoglądania w kierunku rozwiązań z obszaru transportu kombinowanego. Kluczowe znaczenie dla posiadających gestię transportową będzie miał ostateczny efekt tych zachęt czy obciążeń w postaci ceny transportu w systemie kombinowanym w porównaniu do rozwiązań tradycyjnych.

#### Plany są ambitne

Urząd Transportu Kolejowego opublikował dokument analizujący rolę kolei w przewozach towarowych w Polsce. Przeanalizowano różne praktyki europejskie i wskazano na istotne elementy w kierunku zrównoważenia przewozów przy wykorzystaniu transportu kolejowego i drogowego. Przedstawiona analiza opisuje doświadczenia innych krajów, wskazując kierunki, w których może się rozwijać transport kolejowy, jakie rozwiązania stosowane w innych państwach w Europie są efektywne, a jakie nie zawsze się sprawdzają. Przy opracowaniu analizy wzięto pod uwagę wzrost udziału transportu drogowego w przewozach ładunków oraz działania proponowane w dokumencie „Strategie na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” dotyczące zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozie towarów. Przedstawione propozycje działań mogą skutkować lepszą koegzystencją transportu drogowego i kolejowego.

Aby zrównoważyć rynki transportowe w Polsce zaproponowano międzysektorowe działania, takie jak: poprawa i dostosowanie infrastruktury kolejowej do przejęcia towarów przez kolej; wprowadzenie zachęt do wykorzystania kontenerów w gospodarce; unormowanie transportu naczeń samochodowych na odległość powyżej 300 km na wybranych trasach krajowych; uruchomienie transportu całych zestawów samochodowych (ciągłki + naczepa) w tranzycie; wprowadzenie rozwiązań wyrównujących szanse transportu drogowego i kolejowego.

Transport kolejowy i drogowy powinny się wzajemnie uzupełniać. Podstawowym założeniem tej tezy jest przyjęcie, że pociągi wnąż towary na długich dystansach, a ciężarówki przede wszystkim świadczą usługi typu „ostatnia mila”. By uzyskać ten efekt konieczna jest poprawa i dostosowanie infrastruktury kolejowej do przewozu większej ilości ładunków. Potrzebne są działania, takie jak zwiększenie przepustowości i prędkości linii kolejowych, likwidacja wąskich gardeł, obsługa pociągów o długości 750 m czy separacja ruchu pasażerskiego i towarowego.

Motorem wzrostu może być również powszechna konteneryzacja. UTK proponuje również rozwiązania niestosowane do tej pory w naszym kraju, takie jak transport naczeń w obrębie krajowym na dystansie powyżej 300 km, a także przewóz całych zestawów drogowych w tranzycie – z państw bałtyckich do Czech i Niemiec oraz ze wschodu (przez granicę z Białorusią) do Niemiec.

Biała Księga opublikowana przez Komisję Europejską w 2011 r. zakłada, że do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej.

(zm)