

PKP Cargo liczy na hub w Gdańsku

Z **Markiem Zaleśnym**, członkiem zarządu PKP Cargo SA ds. handlowych, rozmawia **Franciszek Nietz**.



- Jednym ze strategicznych celów PKP Cargo jest przekształcenie się z przewoźnika towarowego w operatora logistycznego. Na jakim etapie znajduje się obecnie ten proces?

- Przekształcenie to jest jednym z podstawowych założeń strategii PKP Cargo na najbliższe lata. Jest to proces długotrwały, który wciąż trwa i obejmuje całą Grupę PKP Cargo, z wszystkimi jej spółkami zależnymi. Obecnie firma nasza posiada udziały w ponad 20 spółkach o różnych profilach działania, w tym spedycyjnych czy serwisowych. Podmioty z Grupy PKP Cargo, jak i sama spółka, świadczą bardzo szeroki wachlarz usług, który wciąż rozszerzamy. Pracujemy nad tym, aby oferować optymalną kombinację usług w przewozach kolejowych i drogowych, wzdłuż całego łańcucha logistycznego. Chcemy dojść do takiej perfekcji, aby przejmować na siebie wszystkie obowiązki wynikające z potrzeby przemieszczenia ładunku z punktu A do punktu B.

- Jakie, konkretnie, usługi świadczy PKP Cargo w tym zakresie? Czy dziś już możemy mówić o spółce jako firmie *stricte* logistycznej?

- Najważniejsze z nich to przewóz towarów koleją, spedycja krajowa i międzynarodowa, działalność na bocznicach, naprawy taboru, a wkrótce również produkcja nowego taboru towarowego. Tak więc, możemy już mówić o grupie spółek PKP Cargo jako o grupie logistycznej. W jej ofercie usługi logistyczne odgrywają coraz bardziej znaczącą rolę

Od wielu lat realizujemy przewozy w segmentach rynkowych, które ze względu na swoją specyfikę wymagają specjalnego traktowania. Zdobyliśmy np. duże doświadczenie, w przewozach samochodów transportem kolejowym. Ofertę tę cechuje gwarancja punktualności i wysokiej jakości przewozu. Spółka odnosi też duże sukcesy

na rynku obsługi bocznic kolejowych, należących do największych zakładów przemysłowych w Polsce. Ich łączna wartość oceniana jest na ok. 1 mld zł rocznie. Do obsługi tych bocznic wydzieliliśmy w ramach Grupy spółkę Cargo Serwis, która dobrze sobie radzi na tym polu.

W ostatnich latach kompleksowa obsługa bocznic stanowiła domenę działalności prywatnych przewoźników kolejowych, a od 2009 r. obszar ten znalazł się w polu zainteresowań PKP Cargo. W planach i prognozach zakładamy dalszy rozwój działalności tego segmentu rynku i wzrost udziału naszej firmy w zakresie jego kompleksowej obsługi.

Trzeba też wspomnieć o wzbogacającym ofertę spółki - a utworzonym w procesie jej reorganizacji - Centrum Logistycznym Małaszewicze. Przejęło ono kompleksową obsługę przewozów na granicy wschodniej, włącznie z takimi funkcjami jak magazynowanie, składowanie, itd. Jest to bardzo ważny punkt w zakresie naszych zamierzeń strategicznych. Jesteśmy w trakcie organizowania kolejnego centrum logistycznego o podobnym profilu działalności.

- A jaką rolę w działalności PKP Cargo odgrywa obsługa polskich portów morskich? Czy jest to

działalność w jakiejś mierze poboczna w stosunku do innych działań, czy też jej znaczenie stopniowo rośnie?

- Styk morza z lądem jest naturalnym miejscem ciężenia wielu towarów. Porty morskie są też naturalnymi centrami logistycznymi. Tam następuje przeladunek

Authorized Service Center:

STAR COOL THERMO KING DAIKIN
MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. Carrier TRANSCOLD

CONTAINER TRANSPORT - CONTAINER LOGISTIC SERVICE

CONTAINER DEPOT

CONTAINERS - SERVICE - SALE - LEASE

Gdynia Depot: 3 container yards with total storage capacity of 5500 TEU railway siding on yard - 21 SGS platforms

Szczecin Depot: 1 container yard with total storage capacity of 800 TEU, railway siding on yard - 26 SGS platforms

Gdańsk: mobile repair service

Container Transport: 12 trucks with chassis equipped with integral Gen-Sets, enable to transport all container types, including 40'HC and 40' HCRF

REF-CON SERVICE

7 Hutnicza St.
81-061 GDYNIA, POLAND
ph. +48 58 623 00 00
fax +48 58 623 05 98
ref-con@ref-con.pl
www.ref-con.pl

❖ i związane z nim inne czynności. Nasza strategia zakłada rozwijanie przewozów na kierunku północ-południe Europy. Dlatego też współpraca z portami morskimi, nie tylko polskimi, ale również międzynarodowymi, jest dla nas niezwykle istotna i jest jednym z priorytetów naszego rynkowego działania. PKP Cargo ściśle współpracuje z zarządami portów. W Gdyni i Szczecinie posiadamy własne zakłady towarowe, które na miejscu nadzorują pracę na styku PKP Cargo - porty.

Od wielu lat oferujemy też stałe połączenie promowo-kolejowe z portu w Świnoujściu do szwedzkiego portu Ystad. Jest to dla nas prestiżowe połączenie. Ponadto, wdrożyliśmy działania zmierzające do poprawy efektywności procesu przewozowego poprzez zwiększanie „brutta” uruchamianych przez spółkę pociągów. Od II kwartału br. np. rozpoczęliśmy realizację przewozów węgla ze Śląska do Portu Północnego w Gdańsku, w pociągach zwartych o masie 4000 t brutto i długości 750 m, zestawionych z 50 wagonów. Zastosowanie tej formy organizacji przewozów pozwala na bardziej efektywną obsługę ładunków przeladowywanych w portach morskich. Obsługa wszystkich portów stanowi około 10% naszych przewozów.

- Jak funkcjonuje obecnie sieć szybkich pociągów kontenerowych łączących porty morskie z głównymi centrami gospodarczymi kraju?

- PKP Cargo SA jest jedynym operatorem, który wdrożył w 2006 r. sieć szybkich pociągów kontenerowych, które mają status pociągu ekspresowego (TX) i kursują na równi z transportem pasażerskim. Pozwala to na przewóz ładunków w relacjach między portami morskimi (Gdynia, Gdańsk, Świnoujście, Szczecin) oraz głównymi ośrodkami przemysłowymi w Polsce w ciągu 24 godz., jak również między największymi centrami przemysłowymi w kraju i punktami przeladunkowymi na granicy Unii Europejskiej (przy zmianie szerokości toru).

Obecnie, z uwagi na kryzys gospodarczy i mniejsze zainteresowanie klientów tym rodzajem przewozów, jak również wzrost stawek za przewozy intermodalne, funkcjonują jedynie połączenia Gdynia Port - Lublin Tatarzy, które wykorzystywane jest 2 razy w tygodniu oraz połączenie Gdynia Port - Gliwice, które od listopada będzie przywrócone w pełnym wymiarze, tj. 6 razy w tygodniu (obecnie połączenie to istnieje tylko w ramach indywidualnego rozkładu jazdy lub pociągów dostępnych w rocznym rozkładzie jazdy).

- Czy PKP Cargo dysponuje w portach na zachodnim i środkowym Wybrzeżu jakąś własną infrastrukturą logistyczną?

- Nie dysponujemy taką infrastrukturą. Spółka nasza jest przewoźnikiem świadczącym kompleksowe usługi, którego atutem jest bardzo duże doświadczenie w obsłudze logistycznej towarów na styku kolej - porty. Tak jak wcześniej wspominałem, w Gdyni

i Szczecinie posiadamy siedziby naszych zakładów obsługujących potoki ładunków przeladowywanych w portach. Do ich obsługi nie jest potrzebna nam obecnie infrastruktura logistyczna w samych portach morskich.

Patrząc przyszłościowo, nie można wykluczyć, że PKP Cargo będzie chciało mieć, poprzez akwizycje, udziały w spółkach (operatorskich - red.) obsługujących porty. Szanse takie stworzy planowana prywatyzacja tego typu spółek, przede wszystkim w portach Trójmiasta.

- A jak układa się współpraca z zarządami tych portów? Czy napotykanie na jakieś trudności?

- Nigdy nie występowały i nie występują trudności w zakresie współpracy z zarządami portów Gdańska i Gdyni. Potwierdza to wręcz modelowa współpraca z poszczególnymi spółkami portowymi, takimi jak Morski Terminal Masowy w Gdyni (wspólnie opracowywana organizacja logistyki przewozów węgla), Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia (wspólnie opracowana logistyka przewozów kontenerów, w tym przewozów wewnątrzportowych - tzw. przewozy statcyjne). Podkreślić należy również dobrą koordynację pracy oraz organizację przewozów na terminalach kontenerowych Gdańska (DCT i GTK) oraz Gdyni (BCT i GCT). Efektem dobrej współpracy ze spółką Port Gdański Eksploatacja jest m.in. dopracowanie w ostatnim okresie płynnej logistyki przewozu cukru trzcinowego luzem.

- Mimo tak dobrej współpracy, zapewne udałoby się jeszcze zmienić i usprawnić tę obsługę...

- W celu dalszej poprawy logistycznej obsługi portów przez PKP Cargo i zapewnienia sprawnych operacji podstawiania wagonów na nabrzeża do za- i wyładunku, należy przede wszystkim modernizować infrastrukturę kolejową, będącą w zarządzaniu przez PKP PLK, jak również zarządów portów. Port Gdynia przewiduje wydanie na ten cel do 2015 r. 10 mln euro. Uelastycznienia wymaga praca portów w dni wolne od pracy (porty ograniczają prace w święta, z uwagi na wysokie koszty przeladunku), natomiast PKP Cargo w pełni jest przygotowana do realizacji przewozów we wszystkie dni tygodnia, w tym święta, na tym samym poziomie cenowym.

- W jakim zakresie kiepski stan infrastruktury kolejowej, prowadzącej z różnych ośrodków w kraju do portów morskich, ogranicza rozwój kolejowej obsługi portów?

- Generalnie zły stan infrastruktury torowej utrudnia rozwój transportu kolejowego w Polsce. Widoczne to jest zwłaszcza w okresie ostatnich lat, gdy nastąpiło wyraźne zniekształcenie struktury gałęziowej transportu lądowego. I tak, podczas gdy wykonywana praca przewozowa w transporcie samochodowym zwiększała się, to w transporcie kolejowym zaobserwowali-

śmy jej spadek. W rezultacie, wzrósł udział transportu samochodowego w transporcie lądowym ogółem. Jednym z czynników wpływających na ten stan rzeczy jest zły stan infrastruktury kolejowej. Wymusza to - ze względów bezpieczeństwa - wprowadzenie ograniczeń prędkości nawet do 20 km/godz. i pociąga za sobą daleko idące konsekwencje. Znacząco ogranicza to sprawność działania przewoźników kolejowych. Do przewiezienia tej samej masy potrzebujemy znacznie więcej wagonów i czasu.

Stan infrastruktury kolejowej ogranicza kolejową obsługę portów, w związku na aktualnie prowadzoną modernizację szlaków dojazdowych. Powyższe dotyczy również bezpośredniego sąsiedztwa portów i prowadzonych tam inwestycji.

- Ostatnio pojawiła się szansa, że Gdańsk stanie się hubem zdolnym konkurować z portami Niemiec. Jak pan ocenia taką możliwość? Czy kolej w ogóle, a PKP Cargo w szczególności, byłoby w stanie obsłużyć od strony logistycznej i transportowej rosnącą liczbę przeladowywanych tam ładunków?

- Włączenie terminalu kontenerowego DCT Gdańsk do sieci portów obsługiwanych przez międzykontynentalny serwis kontenerowy, łączący nas z portami Azji, ma ogromne znaczenie nie tylko dla samego portu, ale i dla całej polskiej gospodarki. Znacząco podwyższa to rangę portu, który w przyszłości ma szansę stać się bardzo ważnym portem przeladunkowym dla większej części Bałtyku. Jako hub, Gdańsk będzie konkurencyjny lub będzie wygodną alternatywą wobec Hamburga czy Rotterdamu, ponieważ przede wszystkim Gdańsk leży bliżej „środka” Morza Bałtyckiego, a gdy wróci na dobre koniunktura gospodarcza, ponownie pojawi się problem zatłoczenia w tradycyjnych, największych portach hubowych Europy Północnej. Wówczas polski port na pewno to wykorzystają.

Należy podkreślić, iż DCT Gdańsk oferuje idealne warunki do obsługi statków wszystkich rodzajów i wielkości, posiada najdłuższą bocznicę kolejową wśród polskich terminali, oferuje doskonałe połączenia kolejowe z zapleczem. Zarówno terminal, jak i infrastruktura kolejowa, mają znaczny potencjał rozwojowy, który pozwoli konkurować DCT Gdańsk z portami niemieckimi. Taka perspektywa bardzo nas cieszy, ponieważ rosnąca liczba przeladowywanych towarów to szansa również dla naszej spółki. Większe potoki ładunków to możliwość konstruowania lepszej oferty logistycznej. Porty morskie, jako platforma intermodalna, tak jak wspominałem, są naturalnymi centrami logistycznymi. Większe potoki ładunków to też szansa dla nas na rozwijanie dodatkowych usług towarzyszących przewozowi i przeladunkom.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:
Franciszek Nietz

Cała nadziejach w Chińczykach

ZOFIA BĄBCZYŃSKA-JELONEK

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne pojawiło się po raz pierwszy w marcu 2000 r., w opracowanej przez zespół pracowników marketingu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz naukowców „Strategii portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”. W analizie mocnych stron portu szczecińskiego wymieniono m.in. „możliwość budowy portowej platformy Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego - ZCL Port Szczecin”. W strategii tej, jako główne założenia inwestycyjne przyjęto, w ramach modernizacji portu, budowę ZCL na Półwyspie Katowickim. W harmonogramie wdrażania tej strategii, jako przedsięwzięcie inwestycyjne w wariantie maksymalnym, ZCL Port Szczecin miało być realizowane w latach 2000-2006. W wariantie minimalnym nie przewidywano jego budowy.

Jednak wizja zagospodarowania pod usługi portowe, Ostrowa Grabowskiego, wraz z jego Półwyspem Katowickim, zwyciężyła. Na półwyspie, mającym ok. 16 ha, portowcy planowali wybudowanie 4 nowych nabrzeży (z czego 2 miały być nastawione na obsługę żeglugi śródlądowej), w nadziei, że będą one w stanie obsłużyć co najmniej 4 mln t ładunków rocznie. Wartość prac inwestycyjnych szacowano na 70,5 mln zł, z czego część miałyby być finansowane z funduszy Banku Światowego. W zakres prac miało wejść: uzdatnienie terenów, budowa obiektów hydrotechnicznych, budowa umocnień brzegowych oraz utrzymanie odpowiedniej głębokości w akwenach. Takie plany snuł w 2000 r., na 120-lecie portu w Szczecinie, ówczesny prezes ZMPSiS, **Andrzej Montwiłł**.

W połowie 2007 r. port nadal miał w swojej polityce inwestycyjnej budowę centrum



Westpomeranian Logistics Center

Ostrow Grabowski Container Terminal

EKOLOGICZNIE



POLZUG Intermodal GmbH
Container Terminal Burchardkai, Hamburg
Tel.: + 49 40 - 74 11 45-0
E-Mail: hamburg@polzug.de

POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.
ul. Ks. I. Skorupki 5, Warszawa
Tel.: + 48 22 - 336 34 00
E-Mail: warszawa.info@polzug.pl

www.polzug.de

☛ na Półwyspie Katowickim. Trwały prace ziemne i budowlane, niemniej jednak planowane terminy zakończenia budowy nie były dotrzymywane. Poślizg wynosił ok. roku. ZCL miało powstać na obszarze 30 ha, w głównym ciągu komunikacyjnym rejonu przeładunków drobnicy konwencjonalnej, w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim. Inwestycja obejmowała przygotowanie 25,5 ha gruntów pod ewentualne magazyny lub place składowe, zbudowanie dróg dojazdowych, o długości ok. 2 km, oraz linii kolejowych - o długości 1,3 km. Obszar miał zostać wyposażony w sieć energetyczną i wodno-kanalizacyjną oraz infrastrukturę dla systemów informatycznych.

W końcu, Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne Port Szczecin powstało, ale jako obszar pod inwestycje, nie zaś jako podmiot gospodarczy. Prace budowlane zakończono w 2007 r. Poza utwardzonym miejscem pod ewentualne magazyny, place składowe i inne obiekty, powstał parking dla 40 samochodów ciężarowych, doprowadzono drogi i tory kolejowe. Inwestycja została sfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006. Kierownictwo portu uważa, że „stworzony został w ten sposób w porcie szczecińskim nowoczesny kompleks oferujący obsługę ładunków w nowoczesnych technologiach”.

Mimo licznych ofert, kierowanych do potencjalnych operatorów, nikt się specjalnie tym obszarem, jako całością, nie zainteresował. Zarząd portu zdecydował się podzielić teren na 7 działek i szukać chętnych na ich wykorzystanie, czy to dla usług portowych lub logistycznych, czy też dla przemysłów przyportowych.

- Nie ma żadnej możliwości na wykorzystanie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w całości. Obszar Centrum podzieliliśmy na działki i składamy oferty

potencjalnym klientom. Na razie prowadzimy rozmowy z jednym klientem zagranicznym z branży, nazwijmy to przetwórstwa przemysłowego, który do transportu surowców, materiałów i części oraz gotowych produktów korzysta z transportu morskiego. Żaden port nie ma centrum logistycznego. Co najwyżej jest dysponentem kontenerów, a te do składowania nie wymagają nowych magazynów. Port nie ma zamiaru ani przebieierać, ani wybrzydzać w ofertach na wykorzystanie ZCL - przyznaje Jarosław Siergiej, prezes ZMPSiŚ.

Nieoficjalnie, w Szczecinie mówi się o otwarciu na terenie portu montowni tramwajów czy innych pojazdów szynowych. Władze ZMPSiŚ, ze względu na poufność prowadzonych rozmów handlowych, nie udzielają na razie szczegółowych informacji. Niemniej jednak wiadomo, że port szacuje, iż dzięki temu potencjalnemu inwestorowi na obszarze ZCL Port Szczecin będzie miał ok. 160 tys. t rocznego obrotu i zatrudnienie dla 60-100 wykwalifikowanych pracowników. W kręgu zainteresowania portu są także Chiny.

- Ukierunkowaliśmy się na współpracę z Chińczykami. Polska inwestuje w Chinach, trzeba jednak ściągać inwestorów z Chin do Polski - uważa Aneta Szreder, zastępca dyrektora ds. handlowych i marketingu ZMPSiŚ. Szczecińscy portowcy w ostatnim roku odwiedzili Chiny, byli m.in., na Expo w Szanghaju, a chińscy biznesmeni odwiedzali port w Szczecinie. Port stara się nawiązać bliższe kontakty z przedsiębiorcami portowego miasta Nantong, leżącego u ujścia rzeki Jangcy do Morza Południowochińskiego, nieopodal Szanghaju, a zwłaszcza skupionymi wokół NETDA (Nantong Economic and Technological Development Area). Strefa ta obejmuje blisko 150 km² i ma silne powiązania z okręgiem szanghajskim, tzw. Shanghai One-hour Economic Circle.

NETDA to przede wszystkim nowe technologie w przemyśle medycznym, biome-

dycznym, informatycznym, energetycznym, pojazdów elektrycznych, w przemyśle stoczniowym. W tamtejszym Parku Technologicznym pracują nie tylko firmy chińskie, tajwańskie czy singapurskie, ale także europejskie. W tzw. Nengda Central Business District, zaprojektowanym przez Niemców, na 140 ha znajdują się instytucje finansowe, ubezpieczeniowe, administracyjne i handlowe. W Parku Przemysłowym Pojazdów Elektrycznych mają swoje zakłady takie koncerny, jak Citic Guoan Group, Michelin, Degussa i inne.

Co z tego bogactwa uszczknie dla siebie port w Szczecinie, okaże się niebawem. Chińczycy z NETDA postanowili naocznie przekonać się, co może im dać Szczecin i jego port. 9 września, 5-osobowa delegacja władz miasta Nantong i strefy NETDA złożyła wizytę w Szczecinie, spotkała się kierownictwem portu oraz przedstawicielami zarządu miasta.

- Generalnie, nasza idea sprowadza się do tego, by Chińczycy ujrzeli w Szczecinie i jego porcie miejsce do dystrybucji swoich finalnych wyrobów lub też NETDA stała się pośrednikiem dystrybucji ładunków kierowanych do Polski przez port w Szczecinie. Nasze rozmowy prowadzimy z opcją poszerzenia w przyszłości obszarów portowych pod nowe inwestycje, jeśli tylko będzie takie zainteresowanie - mówi A. Szreder.

Dla szczecińskich portowców najważniejszym atutem jest, jak mówią, gigantyczne skrócenie czasu przewozów transportem morskim. Problemy widzą natomiast w przewlekłych procedurach przetargowych czy uzyskiwaniu ocen środowiskowych. Problemem są też przepisy dotyczące stref ekonomicznych w Polsce, które wykluczają z nich obszary portowe, co obniża atrakcyjność tych obszarów dla potencjalnych inwestorów.

Zofia Bąbczyńska-Jelonek

Tereny Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Szczecinie czekają na inwestorów