



Dodatek specjalny Namiarów na Morze i Handel

KONTENERY

transport kontenerowy i multimodalny



BCT BALTIC
CONTAINER
TERMINAL
GDYNIA

An ICTSI Group Company



www.portgdansk.pl



PORT GDAŃSK

BAŁTYCKI HUB KONTENEROWY



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA

ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk; tel.: (+48) 58 737 93 00, fax: (+48) 58 737 94 85;
e-mail: info@portgdansk.pl

WYDAWCA:
PROMARE Sp. z o.o.

WŁAŚCICIEL:
DVV Media Group, Hamburg

PREZES ZARZĄDU:
Władysław Jaszowski
e-mail: w.jaszowski@promare.pl

ADRES WYDAWNICTWA I REDAKCJI:
81-526 Gdynia, ul. Przebendowskich 29/3
skr. poczt. 17, 81-510 Gdynia 10
tel.: 58 664-93-92, 58 664-97-99
fax: 58 664-90-69
e-mail: naczelny@promare.pl
http://www.promare.pl

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY:
Piotr Frankowski
e-mail: p.frankowski@promare.pl

PUBLICYSTA – KOMENTATOR:
Maciej Borkowski
e-mail: m.borkowski@promare.pl

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:
Zofia Bąbczyńska-Jelonek
Franciszek Nietz
Marek Czasnojc

REKLAMA:
Małgorzata Panek
tel.: 58 664-97-99
e-mail: marketing@promare.pl

PUBLIC RELATIONS:
Monika Siemińska
e-mail: m.sieminska@promare.pl

KSIEGOWOŚĆ:
Katarzyna Mitros
e-mail: k.mitros@promare.pl

PRENUMERATA:
Anna Piątkowska
tel.: 58 664-93-92
e-mail: prenumerata@promare.pl

DTP:
Tomasz Włodarczyk
e-mail: dtp@promare.pl

DRUK I OPRAWA:
Drukarnia Zbigniew MISIURO

NUMER ZAMKNIĘTO:
21.02.2012 r.

ISSN 1426-4137



Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Nie zwracamy materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skracania i adiustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów, a także do zamieszczania kopii materiałów drukowanych w „Namiarach” na witrynie WWW bez dodatkowego honorarium. Rozpowszechnianie redakcyjnych materiałów publicystycznych bez zgody wydawcy.

WSPÓŁPRACUJEMY Z:

etransport.pl

rynek kontenerowy

5 Nie powinno być źle

terminale kontenerowe

9 Pogłębienie jest konieczne
Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT)

11 Rekord w GCT
Gdynia Container Terminal (GCT)

13 DCT mierzy wysoko
Deepwater Container Terminal (DCT)

15 Nie poddamy się!
Gdański Terminal Kontenerowy (GTK)

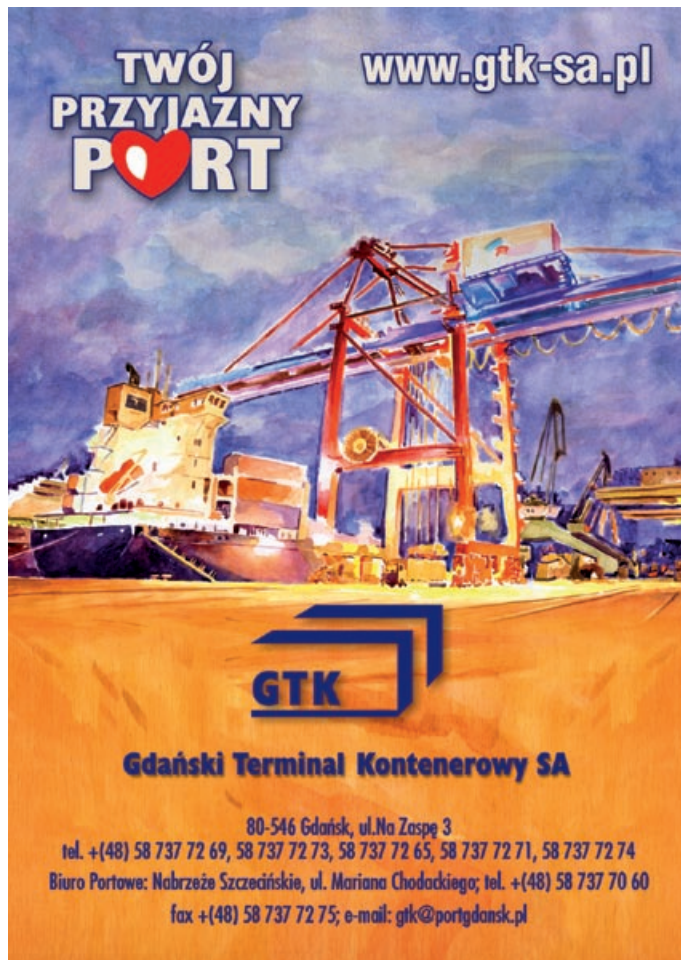
17 Utrzymać dotychczasowy poziom
DB Port Szczecin



intermodal

20 Portowe wyzwanie dla kolei

22 Kontenerowa współpraca



TWÓJ PRZYJAZNY PORT www.gtk-sa.pl

GTK

Gdański Terminal Kontenerowy SA

80-546 Gdańsk, ul. Na Zaspę 3
tel. +(48) 58 737 72 69, 58 737 72 73, 58 737 72 65, 58 737 72 71, 58 737 72 74
Biuro Portowe: Nabrzeże Szczecińskie, ul. Mariana Chodackiego; tel. +(48) 58 737 70 60
fax +(48) 58 737 72 75; e-mail: gtk@portgdansk.pl

Kontenery na minusie

Południowokoreański armator kontenerowy Hyundai Merchant Marine zakończył 2011 r. stratą w wysokości 327 mln USD. Rok wcześniej zarobił zaś 541 mln USD. Wynik finansowy HMM jest efektem spadających stawek przewozowych i rosnących kosztów paliwa. Wskutek tego przychody spadły w 2011 r. o 9,9% w stosunku do roku poprzedniego i osiągnęły poziom 6,4 mld USD.

Natomiast największy południowokoreański armator Hanjin Shipping, stracił w ub.r., na przewozach kontenerów 487 mln USD. Z kolei 3 największe linie żeglugowe w Japonii, NYK, MOL i „K” Line, poinformowały, że tylko w IV kwartale ub.r. łącznie straciły na transporcie kontenerów ponad 500 mln USD. Według Drewry Shipping Consultants łączne starty żeglugi kontenerowej w 2011 r. szacowane są na ok. 5,2 mld USD.

Wielkie rabaty w Wilhelmshaven

Głębokowodny JadeWeserPort, który ruszy 5 sierpnia br., postanowił zachęcić potencjalnych klientów. Zdecydowano więc, że do końca 2013 r. będa oni mogli korzystać z 70% rabatu, a następnie, do połowy sierpnia 2018 r., rabat będzie wynosił 50%. Oznacza to, że kontenerowiec klasy *Emma Maersk* za wejście do portu zapłaci przez pierwszy rok tylko 13,9 tys. euro, zamiast 46,4 tys. euro. W Hamburgu zaś zapłaciłby 24,7 tys. euro.

Hamburg wciąż drugi

Port w Hamburgu utrzymał pozycję drugiego, największego portu kontenerowego w Europie (po Rotterdamie). W 2011 r. przeładowano tam 9 mln TEU, czyli o 1,1 mln TEU więcej niż rok wcześniej. Oznacza to wzrost o 14,2%, czyli największy w portach Europy Północnej. Generalnie port w Hamburgu obsłużył 132,2 mln t ładunków, co stanowi wzrost o 9,1%.

Czy Hapag-Lloyd zmieni właściciela?

Niemieckie biuro turystyczne TUI zamierza sprzedać część udziałów armatora kontenerowego Hapag-Lloyd, hamburskiemu konsorcjum Albert Ballin. Posiada ono obecnie 61,6% udziałów. Rozmowy dotyczą zaś 33%, z 38,4% jakie należą do TUI. Nieoficjalnie mówi się, że transakcja może obejmować jedynie 20% udziałów, gdyż Ballin nie ma wystarczających środków na pokrycie zakupu.

Jeśli nie dojdzie do porozumienia, TUI będzie mogło sprzedać swoje udziały innej firmie, a według wcześniejszych ustaleń, Ballin będzie musiał odsprzedać jej taką samą ilość własnych udziałów. Oznacza to może przejście kontroli nad Hapag-Lloyd przez inną firmę. Może nią być operator logistyczny Kuhne+Nagel, który jest zainteresowany przejęciem udziałów. Wcześniej hamburskim armatorem interesował się singapurski NOL.

Intermodalny rekord w BCT

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Gdyni odnotował w styczniu najwyższy w swojej historii udział kolei w przewozach kontenerów - aż 43,7%. Łącznie w BCT przeładowano w styczniu ponad 30,4 tys. TEU.

Ponadto, w związku z zaplanowanymi inwestycjami, znacznie zwiększą się możliwości przeładunkowe z wykorzystaniem kolei w BCT. Na rozwój transportu intermodalnego do 2015 r. terminal przeznaczy ponad 153 mln zł. 35% tej kwoty pochodzić będzie ze środków unijnych. Zakupione zostaną m.in. nowe suwnice kolejowe. Natomiast Zarząd Morskiego Portu Gdynia wydłuży tor kolejowy do 3 linii po 650 m, tak aby można było obsługiwać w terminalu całe składy.

Wilhelmshaven tuż przed otwarciem

Do Eurogate Container Terminals, który powstaje w nowo budowanym głębokowodnym porcie JadeWeserPort w Wilhelmshaven, dotarły pierwsze 4 suwnice kontenerowe. Urządzenia umożliwiają pełną obsługę największych na świecie kontenerowców. W najbliższym czasie do portu przybędą jeszcze 4 takie same suwnice. Docelowo, nabrzeża o długości 1725 m obsługiwać ma 16 tego typu urządzeń. Suwnice wyprodukowała chińska firma Zhenhua Port Machinery Co., jeden z głównych producentów tego typu urządzeń. Do Niemiec przypręły z Szanghaju specjalistycznym statkiem *Zhen Hua 23*.

Transshipmenty polskich ładunków w Rotterdamie

Serwis transatlantyczny szwajcarskiego armatora MSC, poczynając od połowy marca br., będzie ponownie obejmował Rotterdam. Celem tego dodatkowego zawinięcia będzie m.in. dokonywanie tam *transshipmentów* ładunków polskich. MSC zatrudnia na linii między Europą a Ameryką Północną 5 statków o pojemności od 4 396 do 5 060 TEU. W Europie będą one zawijać do Bremerhaven, Felixstowe, Rotterdamu, Antwerpii i Le Havru, a pod drugiej stronie Atlantyku do Nowego Jorku, Bostonu, Filadelfii, Baltimore i Norfolku.

Równocześnie z serwisem oceanicznym, Rotterdam będzie włączony do 4. bałtyckiego serwisu dowozowego MSC, który dotąd obsługiwał Antwerpię, Bremerhaven, Gdynię i Kłajpedę. Jest to największy z bałtyckich serwisów armatora, zatrudniający nie typowe feedery, lecz znacznie większe statki oceaniczne. W styczniu jeden z nich, *MSC Krystal*, o pojemności 5762 TEU, ustanowił rekord portu w Gdyni, zawijając do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego. **(Bom)**

Zebrał **(pete)**

Polfracht

Yang Ming Marine Transport Corporation
www.yml.com.tw

www.polfracht.pl

Nie powinno być źle

MACIEJ BORKOWSKI

Podsumowanie wyników morskich terminali kontenerowych za 2010 r. kończyliśmy pytaniem: czy to był ostatni taki dobry rok? Fakt, 2010 był rokiem wyjątkowo pomyślnym, gdyż obroty kontenerowe w polskich terminalach zwiększyły się wtedy aż o 58%, a w liczbach bezwzględnych o 387,5 tys. TEU. Ale czy 2011 r. był zły? Byłoby skrajnym czarnowidztwem, gdyby zeszłoroczne tempo przyrostu (+28%) uznać za mało satysfakcjonujące - nawet jeśli kontenerów przybyło nieco mniej; poprzedni, „milionowy” poziom przeładunków przekroczonego o 293,7 tys. TEU (patrz: tabela 1).

Wydawało się też, że otwarcie w 2010 r. pierwszej bezpośredniej linii kontenerowej z Dalekiego Wschodu na Bałtyk, a konkretnie do Gdańska, trudno będzie przyćmić podobnie spektakularnym wydarzeniem. Wprowadzenie do serwisu AE-10, w maju ub.r., największych statków kontenerowych świata chyba jednak takim ewenementem było. Sam premier i wicepremier pospieszili do Gdańska, by na własne oczy te oceaniczne kolosy obejrzeć. Nawet ówczesny minister infrastruktury oderwał się od przecinania wstęg przy kolejnych odcinkach autostrad, dzięki czemu, przy okazji zwiedzania statku, mógł po raz pierwszy zobaczyć tamtejszy głębokowodny terminal kontenerowy (jego otwarcia, kilka lat wcześniej, nie uznał za wydarzenie godne uwagi). A właśnie ten ter-

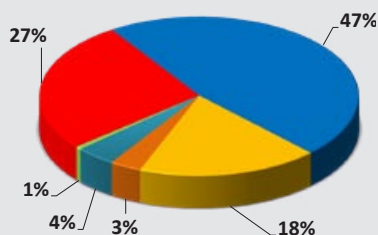
minal umożliwił przyjmowanie w Gdańsku tak wielkich jednostek.

Jednym lepiej - drugim gorzej

Nie wszystkim portowym terminalom kontenerowym wiodło się w zeszłym roku równie dobrze, ale dla trzech największych, Deepwater Container Terminal (DCT), Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT), był to bardzo pomyślny okres. Zwłaszcza DCT, z wielu względów, miał powody do satysfakcji. Jego obroty wśród terminali kontenerowych wzrastały najszybciej i wzmocnił on swoją pozycję, o kolejnych 5%, wobec pozostałych terminali, jeśli chodzi o udział w przeładunkach (patrz: wykres 1). Największy rywal, z drugiej strony Zatoki Gdańskiej, BCT, który również odnotował znaczący przyrost obrotów (patrz: tabela 1), utrzymał swój udział z poprzedniego roku - 27%. Minimalnie, o 1%, spadły udziały w przeładunkach gdyńskiego GCT oraz DB Port Szczecin (DB PS). Tylko Gdańskiemu Terminalowi Kontenerowemu (GTK) i DB PS wiodło się w ub.r. gorzej, niż w poprzednim. W GTK obroty obniżają się już od 2007 r., gdy wyniosły ponad 91 tys. TEU. W ub.r. znów spadły - o 30,9%. Terminal DB PS odnotował niewielki spadek obrotów - o 2,5%. Jego zeszłoroczny

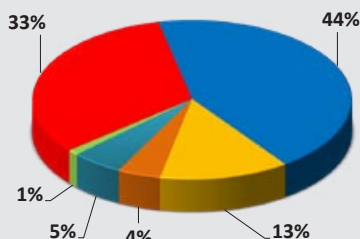
wykres 1

Udział terminali w przeładunkach w 2011 r.



wykres 2

Udział terminali w potencjale przeładunkowym w 2011 r.



■ DCT ■ BTDG ■ GCT ■ BCT ■ DB PS ■ GTK

kontenery

PLACE SKŁADOWE

Depot Gdynia

ul. J. Wiśniewskiego 27

Depot Gdańsk

ul. Sucharskiego

Depot Gdańsk

Gdański Terminal Kontenerowy

Depot Szczecin

ul. Władysława IV 1

naprawa sprzedaż wynajem

transport

www.balticon.pl

BALTICON S.A.
ul. Krzywoustego 1, 81-035 Gdynia
tel. 58 663-00-79, fax 58 663-03-61
biuro@balticon.pl

spółka notowana na
NEW/connect
WYKONAWCZYM
RYNKU





- ❖ wynik (55 tys. TEU) jest wciąż o kilka tysięcy niższy od rekordowego, z 2008 r., gdy przeładunki osiągnęły tam prawie 62 tys. TEU. Nowy właściciel - czego się po nim spodziewano - nie zapewnił jak dotąd terminowości dodatkowych ładunków. Może właśnie fakt, iż jest on jednym z potentatów na rynku logistycznym, sprawia, że jego terminal nie jest traktowany jako w pełni publiczny, co może odstraszać innych klientów, którzy obawiają się konkurencji z jego strony?

W sumie, łączne obroty morskich terminali kontenerowych wzrosły z 1 055 651 TEU w 2010 r. do 1 349 352 TEU w ub.r. Były one zrównoważone, jeśli chodzi o import i eksport (patrz: tabela 1). Wysoką, dwucyfrową dynamikę wzrostu przeładunków osiągnęły: Bałtycki Terminal Drobnicowy (BTDG) - 65%, DCT - 40,5%, BCT - 28,7% i GCT - 23,7%. Rywalizacja między Gdańskiem a Gdynią jest wyrównana: w pierwszym z tych portów przeładowano 677 928 TEU, a w drugim 616 439 TEU. Dzięki bardzo szybko rosnącym obrotom w DCT, gdański port już drugi rok z rzędu przeładowuje więcej kontenerów niż Gdynia. Z naszych szacunków (DCT nie ujawnia takich danych)



wynika, że ok. 40% przeładowywanych tam kontenerów mogą stanowić *transshipmenty*, ładunki przemieszczane w relacji statek-statek, nie opuszczające terenu terminalu, zatem nie wchodzące na polski obszar celny. W pozostałych terminalach takich ładunków jest znikoma ilość. W tej sytuacji Gdynia, ze swoimi dwoma, a właściwie trzema terminalami, gdyż kilka tysięcy kontenerów

przeładowuje się również w BTDG, nadal pozostaje głównym portem kontenerowym polskiego handlu zagranicznego. W marcu i sierpniu pojawiły się w tym porcie 2 nowe serwisy żeglugowe; Unifeedera i Delta Shipping, i obecnie do Gdyni dociera już 7 dowozowych linii kontenerowych.

Przez Gdańsk przechodzi o kilkadziesiąt tysięcy „krajowych” kontenerów mniej niż przez Gdynię. W marcu ma jednak ruszyć drugi oceaniczny serwis z Dalekiego Wschodu do Gdańska, który zamierza otworzyć sześciu armatorów z pierwszej światowej dwudziestki: Hapag-Lloyd, MOL, APL, OOCL, NYK i Hyundai MM. W skład tego aliansu G6, przezwany przez gazetę *Lloyds List* „Bandą sześciorga” („Gang of Six”), wchodzi niektórzy dotychczasowi klienci gdyńskich terminali.

Terminale i porty inwestują

To wywołuje zrozumiałe zaniepokojenie w zarządach BCT i GCT, a także w administracji gdyńskiego portu. Efektem tego jest gwałtowne przyspieszenie prac nad planami takiej jego przebudowy, by mógł on przyjmować znacznie większe niż obecnie kontenerowe statki oceaniczne. (Dotychczasowy rekord portu to statek o pojemności 5762 TEU, podczas gdy do Gdańska wchodzi już jednostki ponad 2,5-krotnie większe). Według niedawnej deklaracji prezesa zarządu gdyńskiego portu, **Janusza Jarosińskiego**, w 2014 r. zaczną się tam prace nad pogłębieniem akwenów do 15,5-16 m oraz poszerzeniem wewnętrznej obrotnicy - do ok. 500 m, by mogły w niej manewrować statki nawet 370-m długości. Ma się to dokonać kosztem rozbiórki części nabrzeży Stoczni Marynarki Wojennej, będącej w stanie upadłości.

Generalnie przebudowany, a właściwie dokończony, ma zostać kontenerowy Basen VIII, gdzie znajduje się jeszcze ostatni w porcie, nieumocniony, skarpowy odcinek nabrzeża Bułgarskiego. Umożliwi to odpowiednie pogłębienie całego basenu i stworzenie dodatkowego stanowiska dla bardzo dużych statków. Na bezpośrednim zapleczu obu terminali kontenerowych powstaje centrum logistyczne, którego pierwsze obiekty

tabela 1

Przeładunki w portowych terminalach kontenerowych w 2010 i 2011 r.

Miesiąc	Rok	20'	40'	Import - sztuki		Eksport - sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
BCT	2010	86 626	97 258	6 516	95 533	34 338	47 497	183 884	157 398	123 744	281 142
	2011	98 844	131 506	27 026	94 932	33 082	75 310	230 350	191 273	170 583	361 856
	2011/10	114,1	135,2	414,8	99,4	96,3	158,6	125,3	121,5	137,9	128,7
DCT*	2010	82 700	205 995	18 223	112 623	24 740	111 629	267 215	221 277	230 453	451 730
	2011	115 081	259 895	33 877	151 187	65 609	124 303	374 976	312 958	321 913	634 871
	2011/10	139,2	126,2	185,9	134,2	265,2	111,4	140,3	141,4	139,7	140,5
GCT	2010	40 403	79 349	13 456	41 803	18 609	45 884	119 752	90 818	108 273	199 101
	2011	55 078	95 652	13 576	57 720	19 415	60 019	150 730	115 617	130 765	246 382
	2011/10	136,3	120,5	100,9	138,1	104,3	130,8	125,9	127,3	120,8	123,7
GTK	2010	12271	25019	982	11253	7872	17183	37290	20407	41902	62309
	2011	9677	16690	613	8379	4066	13309	26367	14588	28469	43057
	2011/10	78,9	66,7	62,4	74,5	51,7	77,5	70,7	71,5	67,9	69,1
DB PS	2010	15 041	20 684	1 145	16 145	7 668	10 760	35 718	27 733	28 665	56 398
	2011	16 714	19 135	726	16 998	6 948	11 177	35 849	27 209	27 776	54 985
	2011/10	111,1	92,5	63,4	105,3	90,6	103,9	100,4	98,1	96,9	97,5
BTDG	2010	1 727	1 622	797	709	340	1 503	3 349	2 247	2 724	4 971
	2011	1 657	3 272	1 740	722	374	2 093	4 926	4 081	4 120	8 201
	2011/10	95,9	201,7	218,3	101,8	110,0	139,3	147,1	181,6	151,2	165,0
Razem mies. I-XII	2010	238 768	429 927	41 119	278 066	93 567	234 456	647 208	519 880	535 761	1 055 651
	2011	297 051	526 150	77 558	329 938	129 494	286 211	823 198	665 726	683 626	1 349 352
2011/2010	%	124,4	122,4	188,6	118,7	138,4	122,1	127,2	128,1	127,6	127,8

BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT - Gdynia Container Terminal; GTK - Gdański Terminal Kontenerowy; DB PS - DB Port Szczecin; BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia.

*Dane z DCT od początku 2010 r. obejmują bliżej nieokreśloną liczbę transshipmentów.
Źródło: Dane z poszczególnych terminali (oprac. - MB)

tabela 2

Morskie przewozy kontenerowe między Europą a wybranymi rejonami świata w 2011 r. (TEU)

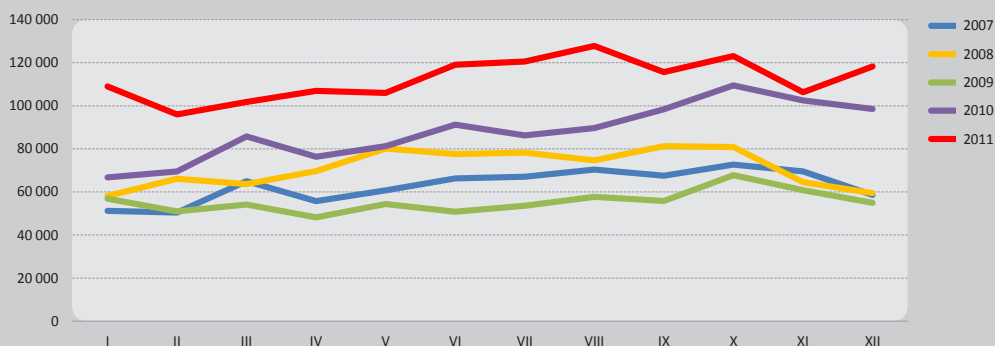
Rejon	Eksport z Europy			Import do Europy		
	2010	2011	Zmiana % 2011/'10	2010	2011	Zmiana % 2011/'10
Azja	5 631 300	6 052 500	7,48 %	13 476 500	13 920 700	3,30 %
Ameryka Północna	3 107 100	3 369 100	8,43 %	2 770 500	2 865 600	3,43 %
Ameryka Południowa	1 365 300	1 489 700	9,11 %	1 506 500	1 653 100	9,73 %
Subkontynent Indyjski	2 722 200	2 941 700	8,06 %	1 817 400	1 988 300	9,40 %
Australia i Oceania	442 200	468 200	5,88 %	190 700	196 500	3,04 %
Afryka Subsaharyjska	1 342 800	1 631 100	21,00 %	739 900	794 000	7,00 %
Wymiana wewnątrz europejska	1 332 000	1 364 900	2,47 %	926 000	1 010 400	9,11 %
Razem	15 942 900	17 317 200	8,62 %	21 427 500	22 428 600	4,67 %

Źródło: Container Trade Statistics, Newsletter, February 2012



Przeładunki w morskich terminalach kontenerowych w latach 2007-2011 (TEU)

wykres 3



już funkcjonują. Mocno inwestować, przy wsparciu ze strony funduszy unijnych, zamierzają również same gdyńskie terminale kontenerowe, rozbudowując nabrzeże, układ kolejowy (GCT) i inwestując w place składowe, sprzęt przeładunkowy oraz elektroniczne systemy operacyjne.

Nie inaczej dzieje się w Gdańsku. Tamtejszy DCT, dzięki dodatkowym zakupom sprzętu przeładunkowego, stał się również największy w naszych portach, jeśli chodzi o potencjał, który wynosi obecnie ok. 1 mln TEU rocznie (patrz: wykres 2). Do niedawna prymat pod tym względem należał do gdyńskiego BCT. Plany zarządu DCT są jeszcze bardziej ambitne, gdyż w ciągu najbliższych

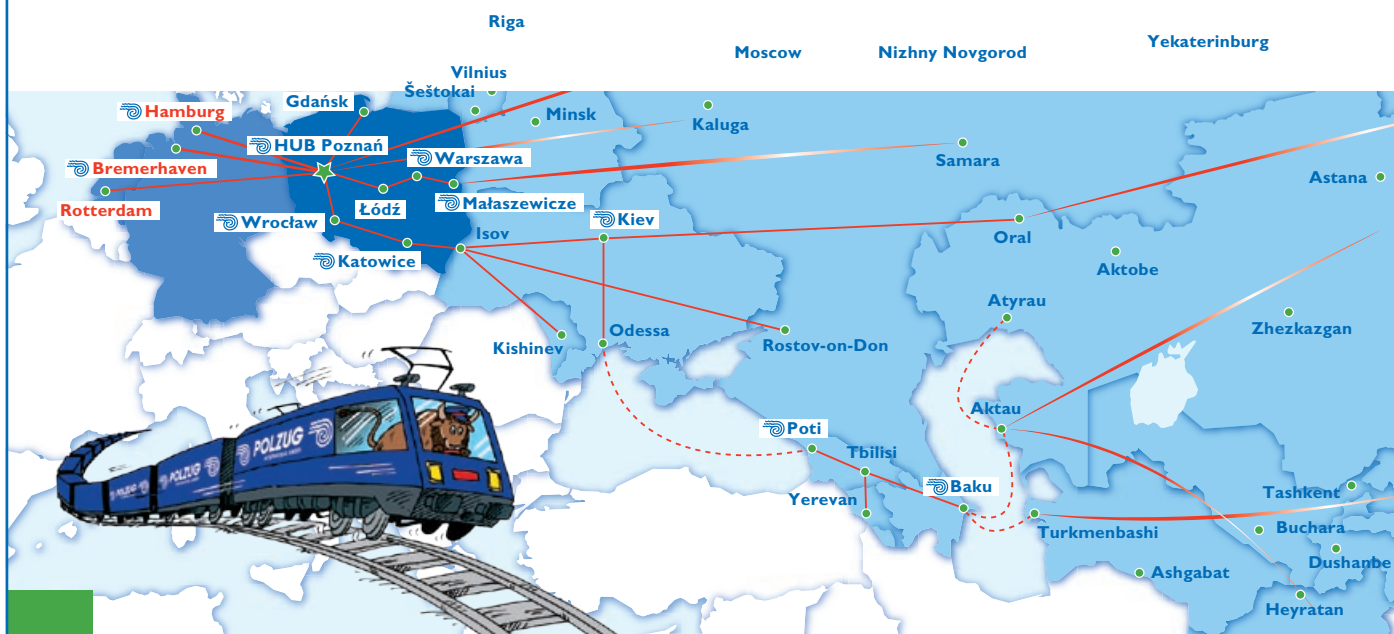
kilku lat miałby tam powstać drugi pirs kontenerowy, co pozwoliłoby zwiększyć potencjał terminalu do ok. 4 mln TEU rocznie! Na zapleczu terminalu rozpoczyna się budowa dużego centrum logistycznego. Jeszcze w tym roku znacznie poprawi się drogowy dostęp do DCT, dzięki nowej południowej obwodnicy Gdańska i przebudowanej, 4-pasmowej Trasie Sucharskiego.

Także szczeciński DB PS ma ambitne plany rozwojowe i terminal ten czeka niebawem (zapowiadana od dłuższego czasu) przeprowadzka na teren położony na Ostrowie Grabowskim. Również i ten terminal korzysta ze wsparcia unijnych funduszy rozwojowych.

Właściwie tylko przyszłość GTK rysuje się mgliście, gdyż w BTDG też dzieje się ostatnio dużo. Powstają tam nowe place, drogi, przebudowywany jest układ torowy. Niemniej, obroty kontenerowe stanowią tam niewielki margines działalności (patrz: tabela 1).

W sumie, we wszystkich terminalach długość nabrzeży i liczba stanowisk dla statków jest taka sama; miejsc do składowania kontenerów na placach jest tam też mniej więcej tyle samo, co rok wcześniej. Przybyło kilka suwnic nabrzeżowych oraz placowych (w DCT), dzięki czemu łączny potencjał przeładunkowy morskich terminali wzrósł do 2 295 mln TEU rocznie. Natomiast stanowisk dla kontenerów chłodniczych nawet nieco ubyło. »

100% TRANSPORT INTERMODALNY



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

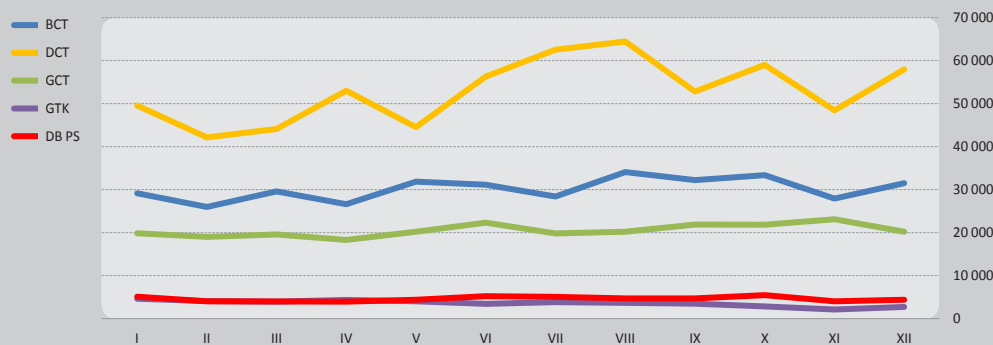
POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.
 ul. Ks. I. Skorupki 5, Warszawa
 Tel.: + 48 22 - 336 34 00
 E-Mail: warszawa.info@polzug.pl

www.polzug.de



wykres 4

Przeładunki w morskich terminalach kontenerowych* w 2011 r. (TEU)



* BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni; DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT - Gdynia Container Terminal; GTK - Gdański Terminal Kontenerowy; DB PS - Deutsche Bahn Port Szczecin (ex: Drobница PS, ex: PCC PS) ZM Portów Szczecin i Świnoujście; BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia; VGN - VGN Świnoujście.

Niestabilne zaplecze

Jeśli przyjrzeć się bliżej zeszłorocznym statystykom kontenerowym, zaskakiwać może gwałtowny wzrost obrotów pustych kontenerów. Gdyby ich ruch odbywał się tylko w jedną stronę, byłoby to poniekąd zrozumiałe, gdyż np. w wymianie z Rosją towary idą głównie na wschód, a pojemniki z reguły wracają stamtąd puste. Ale jak wytłumaczyć, że w np. w BCT pojawiło się nagle w imporcie ponad 3 razy więcej pustych kontenerów (wzrost o 315%!)? Świadczyłoby to, że nasz eksport towarów wyraźnie przekracza import, stąd tak duże zapotrzebowanie w kraju na puste pojemniki (patrz: tabela 1). Potwierdzałby to częściowo ruch kontenerów pełnych, (sztuki), których w imporcie było mniej więcej tyle samo, co rok wcześniej, natomiast w eksporcie przybyło ich o 59%. Ale w tym samym terminalu o 165% wrósł jednocześnie wywóz pustych pojemników, co zamazuje ten klarowny obraz. Także w gdańskim DCT ich ruch „na pusto” wzrósł w obu kierunkach: o 86% na „in” i o 165% na „out”. Natomiast w GCT tej tendencji nie było widać i w stosunku do roku poprzedniego nie

nastąpiły tam jakieś większe zmiany, jeśli chodzi o przeładunki pustych pojemników.

Ten chaotyczny ich ruch może świadczyć o słabości lądowego zaplecza kontenerowego. Docierające tam z towarami pojemniki, zamiast czekać na ładunki powrotne, wracają niepotrzebnie do portów, z braku odpowiednich *depots*, gdzie mogłyby być przetrzymywane, myte, naprawiane itp. W zeszłym roku sytuacja zaczęła się pod tym względem nieco poprawiać, gdyż otwarto w kraju kilka lądowych terminali z prawdziwszego zdarzenia, jak Polzugu, w Kórniku, PCC Intermodal, pod Kutnem, czy ostatnio, 18 lutego, Cargospedu - w Gądkach pod Poznaniem.

To dobrze wróży przewozom intermodalnym, które stanowią dotąd niewielki margines obrotów kontenerowych w kraju. A pojawił się właśnie niespodziewanie na rynku tych przewozów zupełnie nowy gracz, Maersk Polska, uruchamiając swój pierwszy pociąg intermodalny: *Maersk Amber Express* z DCT Gdańsk do terminalu Schavemaker w Kątach Wrocławskich. To nie jest pomyślna wiadomość dla pozostałych operatorów, gdyż świadczy o tym, że największy przewoźnik morski zamierza przejmować kolejne ogniwa łańcucha transportowego, tym razem na lądzie. Może to być dopiero pierwszy krok, a następne dotyczyć mogą połączeń intermodalnych wykraczających poza wschodnie granice Polski.

Generalnie ze statystyk kontenerowych wynika, że polski handel zagraniczny miał się nieźle, gdyż pełnych kontenerów wywieziono w zeszłym roku przez BCT o 58,6% więcej, przez DCT - o 11,4%, przez GCT - o 30,8%, a przez DB PS - o 3,9%. Jeśli chodzi o import, w BCT nawet nieco on zmalał, natomiast w DCT wzrósł o 34%, w GCT - o 38%, a w DB PS - o 5%. W GTK w obu kierunkach odnotowano spadek, co odzwierciedlało malejącą jego rolę w obsłudze ładunków PHZ.

Na europejskim tle

Zeszłoroczne wyniki przeładunkowe naszych morskich terminali prezentują się jeszcze lepiej, jeśli porówna się je z tym, co działo się generalnie z wymianą handlową

między Europą a innymi rejonami świata (patrz: tabela 2). Według szacunków Container Trade Statistics, na wszystkich kierunkach obroty kontenerowe rosły, niekiedy nawet bardzo szybko, jak w przypadku wymiany między Europą a krajami Maghrebu. Nigdzie jednak ten wzrost nie był tak duży, jak w przypadku Polski. Może to świadczyć o bardzo dobrej kondycji polskiej gospodarki, ale także - przynajmniej w pewnym stopniu - o odrabianiu wieloletniego zapóźnienia w konteneryzacji. Wiadomo, że jej poziom wciąż jest u nas znacznie niższy niż w najslabiej nawet rozwiniętych krajach „starej” Europy. Zatem już sam wzrost stopnia konteneryzacji, nawet bez wzrostu wolumenu samej wymiany handlowej, może wpływać na rosnące obroty kontenerowe w naszych portach. Po prostu coraz więcej towarów przewozi się kontenerami, a coraz mniej jako klasyczne ładunki drobnicowe.

To dobry prognostyk dla naszych terminali kontenerowych, które mogą liczyć na to, iż nawet w okresach słabszej koniunktury i spadającej wymiany handlowej ze światem pewnym źródłem wspierającym wzrost ich obrotów może być odrabianie konteneryzacyjnych zapóźnień. Na to m.in. liczą inwestujące w rozwój swoich potencjałów przeładunkowych morskie terminale kontenerowe, ale także firmy tworzące „suche porty” na lądowym zapleczu i uprawiające przewozy intermodalne. Zakładając, że w najbliższych latach przyrost obrotów kontenerowych będzie następował w tempie 15% rocznie - co, biorąc pod uwagę, że ostatnio było ono dwukrotnie wyższe, nie wydaje się specjalnie przesadzonym szacunkiem - przeładunki w portowych terminalach już w tym roku powinny przekroczyć poziom 1,5 mln, za 2 lata - 2 mln, a za 5 lat - 3 mln TEU.

A że armatorzy kontenerowi nadal inwestują w statki w szalącym tempie, czego efektem ubocznym było pojawienie się w Gdańsku największych kontenerowców świata, można sądzić, że przed polskimi portami przyszłość nie rysuje się czarno - pod warunkiem, że w porę odpowiednio do tego zrządzenia losu się przygotowują.

Maciej Borkowski



Pogłębienie jest konieczne

Z Krzysztofem Szymborskim, prezesem Baltyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) w Gdyni, rozmawia Maciej Borkowski

- Jak wypadł zeszły rok w BCT?

- To był naprawdę dobry rok. Jeśli w kryzysie 2009 r. zeszliśmy do poziomu 226 tys. TEU, to w zeszłym roku przeładowaliśmy 362 tys. Dały też efekt nasze wysiłki, by zracjonalizować działalność terminalu. Był to zatem wolumen może nie na miarę historyczną, ale zmierzający w dobrym kierunku - i dający nam zarobić pieniądze. Mogliśmy zatem przystąpić do finansowania największego zamierzenia, jakie mamy przed sobą, czyli inwestycji na 153 mln zł.

- Czego będzie dotyczyła?

- To duży program: poczynając od 2 suwnic nabrzeżowych do obsługi statków, przez suwnice, ciągniki i naczepy placowe, a na naszym „oczku w głowie”, czyli sprzęcie dla terminalu kolejowego, kończąc. Jest on obecnie w fazie projektowania i będzie rozbudowywany przez zarząd portu, gdyż tory należą do niego. Będą tam 3 tory o długości nie mniejszej niż 650 m.

- W ostatnim czasie bardzo wzrósł udział kolei w obsłudze waszego terminalu. Czy, pana zdaniem, będzie on rósł nadal?

- Będzie rósł. W ubiegłym miesiącu wyniósł on już ponad 43%. Duże przemysły coraz częściej wskazują na transport kolejowy, jako ten mniej zawodny jeśli chodzi o punktualność, bardziej efektywny kosztowo, a jednocześnie dający możliwość przetransportowania dużej masy towarów w sposób kontrolowany. U nas zaczęło się to wraz z obsługą przemysłu samochodowego, ale widzimy już, że także inne organizacje, jak np. IKEA, zaczynają stawiać na transport kolejowy. Wiadomo, że odpowiedniej infrastruktury kolejowej jeszcze brakuje, ale drogowej również. Te działania przemysłu zaczynają trochę wyprzedzać możliwości techniczne kolei, jak np. gotowość PKP PLK

do udostępniania torów i tworzenia konkurencyjnych warunków wobec innych środków przewozu. Ale na pewno to ma przyszłość. Jest coraz więcej zapytań ze strony klientów i potrzeby też są coraz większe. Nasi partnerzy coraz częściej angażują się w organizację przewozów kolejowych czy nawet tworzenie w Polsce „suchych portów”. Ze swej strony także pracujemy w tym kierunku. Przypomnę, że od zeszłego roku ICTSI (właściciel BCT - red.) ma również terminal w Rijce i wspólnie pracujemy nad projektem, jak te dwa terminale włączyć w obsługę ładunków na kierunku Północ-Południe, na szlakach europejskich, ale nie tylko.

- A jak wypadł zeszły rok finansowo?

- Pieniądzy nigdy nie jest za dużo, ale mamy akceptowalne marże zysku, choć nie takie, jak w pierwszych latach po prywatyzacji, czyli w latach świetności BCT. Wystarczy to spokojnie do tego, by ustalić z bankami warunki do sfinansowania wspomnianych inwestycji. Jako BCT mamy dobrą kondycję finansową - i to niezależnie od tego, że również ICTSI ma dobrą pozycję kredytową. Choć to jest nasza własna inwestycja i ICTSI nie bierze w niej udziału.

- W ostatnich latach poczyniliście sporo dla racjonalizacji kosztów.

- Bez wątplenia! Widać to nawet gołym okiem, ponieważ zniknął znajdujący się na zapleczu terminalu warsztat W-2, pochodzący jeszcze z lat 80. Był szalenie kosztowny w utrzymaniu. Samo jego ogrzewanie kosztowało setki tysięcy złotych rocznie, a był w takim stanie, że powinien niebawem zostać wyremontowany. Został zrównany z ziemią - i powstał tam plac, na którym już składujemy ładunki. A warsztaty już 2 lata temu przenieśliśmy w inne miejsce, gdzie

z powodzeniem spełniają swoją rolę, czyli naprawiają, co trzeba.

Najważniejszym czynnikiem ograniczającym koszty jest jednak wysoka wydajność pracy. Udało nam się dojść w zeszłym roku, od strony statku, do 30 ruchów suwnicy na godzinę - i w tej chwili jest to już norma. Od strony kolei dochodzimy do 30 ruchów - i będzie to rosnąć. Wprowadziliśmy wiele różnych zmian, wspierając je od strony informatycznej, co było bardzo potrzebne. Jesteśmy już w stanie nadzorować pracę urządzeń w czasie rzeczywistym. Wprowadziliśmy również motywacyjny system premiowania pracowników.

- Jak się zapowiada ten rok?

- Zapowiada się podobnie - z jedną zmianą: może nią być wejście na Baltyk grupy G-6. Należy do niego dwóch naszych ważnych armatorów: APL i OOCL.

- Czy to zostało już przesądzone?

- Tego nie wiemy, ale z doniesień prasowych wynika, że ten serwis ma zacząć działać od kwietnia, a wyznaczonym do jego obsługi terminalem będzie gdański DCT. Nie wiemy, jak to będzie wyglądało w szczegółach. Mamy kontrakty *short-sea-shipping* z OOCL, więc to nie będzie tak, że nagle wszystko stąd odejdzie. Na pewno byłaby to dla nas strata, ale nie byłaby ona dla nas dramatycznie szkodliwa. Umniejszyłoby to jedne przeładunki, ale są również inne, które szybko rosną. Zatem ten rok powinniśmy zakończyć wynikiem nieodlegającym daleko od ubiegłorocznego.

- Czy jednak Gdynia, jako port, będzie w stanie wytrzymać konkurencję Gdańska i innych bałtyckich portów?

- Dla nas warunkiem koniecznym do przeprowadzenia naszego programu inwestycyjnego w całości jest stworzenie w Gdyni



warunków do bezpośrednich zawinięć statków oceanicznych. Flota światowa bardzo gwałtownie się powiększa i rośnie w niej szybko udział statków bardzo dużych, a udział statków małych - tych, które tradycyjnie obsługiwały połączenia feederowe - maleje. Takie zawinięcia bezpośrednie są koniecznością dla armatorów, którzy muszą optymalizować jednostkowe koszty przewozu kontenera. Mówi się o jeszcze

wolniejszym pływaniu, gdyż koszty paliwa pożerają zyski i wszyscy armatorzy zakończyli IV kwartał „pod kreską”. Obserwujemy, że przeciętnie coraz większe stają się również statki feederowe. W tym roku znowu pokazał się u nas 6-tysięcznik - i taki statek możemy obsługiwać. Ale 15-tysięcznika nie. Gdynia musi stworzyć warunki do obsługi tak dużych statków - i to nie pod koniec dekady, ale jak najszybciej.

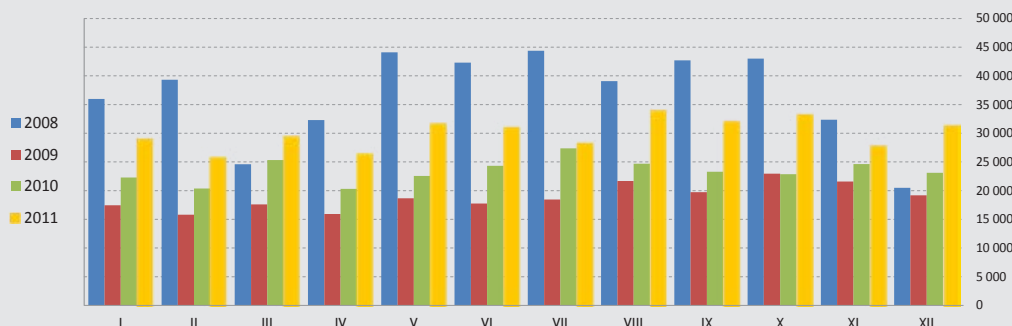
Olbrzymim kawałkiem „tortu”, o który walczą wszyscy na Bałtyku, jest obsługa tranzytu do Rosji. To jest powód powstania DCT - i duża część jego obecnych przeładunków. Tak długo, jak Rosjanie nie będą mieli na Bałtyku niezamarzającego portu, najdalej wysuniętym na północny wschód terminalem będzie dla nich DCT. Stworzenie w Gdyni warunków do zawijania 15-tysięczników jest możliwe do wykonania, gdyż wymaga głębokości 15,5 m oraz obrotnicy pozwalającej manewrować statkowi 400-m, czyli o średnicy 500-520 m.

Przeładunki kontenerów w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w latach 2010 i 2011

Miesiąc	Rok	20'	40'	Import - sztuki		Eksport - sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
Styczeń	2010	8 020	7 130	219	8 857	3 137	2 937	15 150	13 603	8 677	22 280
	2011	8 790	10 189	1 765	8 581	3 208	5 425	18 979	16 135	13 033	29 168
	2011/10	109,6	142,9	805,9	96,9	102,3	184,7	125,3	118,6	150,2	130,9
Luty	2010	6 453	6 951	209	7 356	2 872	2 967	13 404	11 699	8 656	20 355
	2011	7 080	9 450	1 526	7 515	2 353	5 136	16 530	14 056	11 924	25 980
	2011/10	109,7	136,0	730,1	102,2	81,9	173,1	123,3	120,1	137,8	127,6
Marzec	2010	7 835	8 751	513	8 455	4 023	3 595	16 586	13 745	11 592	25 337
	2011	8 652	10 469	1 542	8 325	3 246	6 008	19 121	14 390	15 200	29 590
	2011/10	110,4	119,6	300,6	98,5	80,7	167,1	115,3	104,7	131,1	116,8
Kwiecień	2010	6 610	6 853	404	6 919	3 060	3 080	13 463	11 132	9 184	20 316
	2011	7 103	9 755	4 231	4 732	2 614	5 281	16 858	14 259	12 354	26 613
	2011/10	107,5	142,3	1047,3	68,4	85,4	171,5	125,2	128,1	134,5	131,0
Maj	2010	7 115	7 729	326	8 255	2 860	3 403	14 844	13 155	9 418	22 573
	2011	9 970	10 949	1 796	9 260	3 447	6 416	20 919	16 842	15 026	31 868
	2011/10	140,1	141,7	550,9	112,2	120,5	188,5	140,9	128,0	159,5	141,2
Czerwiec	2010	7 834	8 245	859	8 277	2 537	4 406	16 079	14 065	10 259	24 324
	2011	9 953	10 596	1 969	9 047	3 799	5 734	20 549	16 543	14 602	31 145
	2011/10	127,0	128,5	229,2	109,3	149,7	130,1	127,8	117,6	142,3	128,0
Lipiec	2010	8 403	9 480	535	8 613	3 117	5 618	17 883	14 232	13 131	27 363
	2011	8 465	9 969	1 868	8 101	2 911	5 554	18 434	15 433	12 970	28 403
	2011/10	100,7	105,2	349,2	94,1	93,4	98,9	103,1	108,4	98,8	103,8
Sierpień	2010	7 528	8 578	223	9 029	2 943	3 911	16 106	14 098	10 586	24 684
	2011	10 811	11 641	1 712	9 972	3 889	6 879	22 452	17 898	16 195	34 093
	2011/10	143,6	135,7	767,7	110,4	132,1	175,9	139,4	127,0	153,0	138,1
Wrzesień	2010	6 692	8 302	514	7 597	2 627	4 256	14 994	12 726	10 570	23 296
	2011	8 225	11 988	2 364	7 890	2 791	7 168	20 213	16 525	15 676	32 201
	2011/10	122,9	144,4	459,9	103,9	106,2	168,4	134,8	129,9	148,3	138,2
Październik	2010	6 568	8 148	689	7 381	2 496	4 150	14 716	12 634	10 230	22 864
	2011	7 422	12 978	3 038	7 481	2 080	7 801	20 400	17 431	15 947	33 378
	2011/10	113,0	159,3	440,9	101,4	83,3	188,0	138,6	138,0	155,9	146,0
Listopad	2010	7 716	8 459	637	7 895	2 882	4 761	16 175	13 141	11 493	24 634
	2011	5 772	11 076	2 369	6 727	1 394	6 358	16 848	15 027	12 897	27 924
	2011/10	74,8	130,9	371,9	85,2	48,4	133,5	104,2	114,4	112,2	113,4
Grudzień	2010	5 852	8 632	1 388	6 899	1 784	4 413	14 484	13 168	9 948	23 116
	2011	6 601	12 446	2 846	7 301	1 350	7 550	19 047	16 734	14 759	31 493
	2011/10	112,8	144,2	205,0	105,8	75,7	171,1	131,5	127,1	148,4	136,2
Razem	2010	86 626	97 258	6 516	95 533	34 338	47 497	183 884	157 398	123 744	281 142
mies. I-XII	2011	98 844	131 506	27 026	94 932	33 082	75 310	230 350	191 273	170 583	361 856
2011/2010	%	114,1	135,2	414,8	99,4	96,3	158,6	125,3	121,5	137,9	128,7

Źródło: BCT (zebrał i opracował MB)

Przeładunki w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym, w latach 2008-2011 (TEU)



Źródło: BCT (zebrał i opracował MB)

- Czy jest to w gdyńskim porcie możliwe?

Jest to wykonalne. Wymagać będzie nakładów - ale nie takich, które byłyby poza zasięgiem zarządu portu, wspartego unijnymi funduszami strukturalnymi. Wiemy, że takie fundusze będą w nowym rozdaniu i że Unia, w ramach projektu „Łączymy Europę”, przeznaczy, bezpośrednio na transport, przynajmniej 30 mld euro. Pierwszym krokiem, jaki w tym kierunku robi zarząd portu, a na który czekamy z niecierpliwością, a jednocześnie z satysfakcją, są prace nad 500-m obrotnicą, która ma powstać w basenie na wysokości Stoczni Marynarki Wojennej.

- Czy wasz terminal jest przygotowany do obsługi tak dużych statków?

Piętnastotysięczników - nie, ale statki o pojemności 8-9 tys. TEU możemy obsługiwać, mając suwnice typu *post-panamax* i głębokość przy nabrzeżu 13,5 m. Takie statki możemy przyjmować, pod warunkiem, że będą załadowane nie więcej niż 7 tys. TEU. W podróży statków Grupy G-6 do Polski, po drodze będzie Goeteborg, zatem te statki nie będą przyływały tu załadowane do pełna. Port robi wiele wysiłków, by nie dopuścić do ucieczki tych ładunków, a my czynimy wszystko, by tych armatorów zatrzymać u siebie. Czy to się uda? Nie wiem. DCT ma swoje ograniczenia. Inne porty, jak Muuga, Kłajpeda czy Ryga, muszą dokończyć inwestycje, które tam już trwają. Dla Gdyni jest możliwość wygrania swojego losu, jeśli zrobi to szybko. Jeżeli nie - można się spodziewać, że działalność kontenerowa zacznie tu zmniejszać. My do 2023 r. swoje zobowiązania będziemy płacić, ale w dalszej przyszłości to nie będzie miało.

- Czy macie plany sięgające poza ten rok?

Oczywiście! Jeżeli Gdynia zostanie pogłębiona, to chcielibyśmy działać tutaj dalej i obsługiwać polski handel zagraniczny. Przekazaliśmy zarządowi portu, że jesteśmy gotowi do przedłużenia koncesji i dalszego inwestowania. Ta nasza inwestycja o wartości 150 mln zł pokazuje, że jesteśmy gotowi siedzieć tu przez następnych 30-40 lat. Nie miałoby to sensu, gdybyśmy wcześniej mieli spakować się - i wyjechać.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: **Maciej Borkowski**

Rekord w GCT

Z Jerzym Czartowski, prezesem zarządu Gdynia Container Terminal (GCT) i Dariuszem Grzegorkiewiczem, członkiem zarządu i dyrektorem ds. handlowych GCT, rozmawia Piotr Frankowski

- 2011 r. był rekordowy jeśli chodzi o przeładunki kontenerów w portach polskich. Ale był także rekordowy dla GCT, gdzie obsłużono ponad 246,3 tys. TEU.

Jerzy Czartowski: - W 2011 r. zachowaliśmy się standardowo. Rok był rekordowy, więc u nas także był rekord. Wyłączając kryzysowy 2009 r., od 2006 r., kiedy rozpoczęliśmy działalność, cały czas notujemy systematyczne wzrosty przeładunków, a w stosunku do 2010 r. jest to wzrost o 22%.

Ale to nie wszystko. Mieliliśmy także spore obroty jeśli chodzi o przeładunki elementów farm wiatrowych. Obsłużyliśmy 44 tys. t tego typu ładunków. Dzięki temu w pełni wykorzystujemy nasz potencjał.

- Czy w 2012 r. także liczyć na przeładunki na podobnym poziomie?

J. Cz. - Budżet, który przygotowaliśmy na 2012 r. przewiduje wzrost. Nie zakładamy spadku obrotów, nawet biorąc pod uwagę informacje dotyczące sytuacji na rynku żeglugowym czy też utworzenia grupy G6 i skierowania jej serwisu do Gdańska. Oczywiście, nie możemy tego nie brać pod uwagę, aczkolwiek na razie wiadomo tylko jedno - powstał alians G6. Natomiast cała reszta szczegółów związana z jego funkcjonowaniem nie jest jeszcze znana.

Mówi się jednak, że serwis do Gdańska nie będzie w stanie obsłużyć wszystkich kontenerów armatorów z grupy G6, a zatem coś trzeba będzie zrobić z resztą. Zaczęto więc analizować sytuację związaną z istniejącymi serwisami do Polski, co może skutkować także zmianą połączeń feederowych do polskich portów.

Dariusz Grzegorkiewicz: - Analizując szczegóły nowego połączenia armatorzy biorą pod uwagę nie tylko koszt slotów na statku, ale także, ile miejsca będzie miał każdy z nich na swoje kontenery, czy będą transshipmenty i jakie będą preferencje ich klientów co do wyboru terminalu, który spełni oczekiwania

spedytorów zarówno pod względem jakości i sprawności serwisu, jak i kosztów terminalowych. Szczególnie w okresie niskich frachtów stawki przeładunkowe na terminalu stanowią na tyle znaczący element, że nie można ich pominąć przy całościowej kalkulacji.

- Czy w GCT analizowano już sytuację, kiedy armatorzy wchodzący w skład aliansu G6 a będący klientami terminalu, czyli NYK i Hapag-Lloyd, odejdą do Gdańska?

J. Cz. - Oczywiście. Dlatego wciąż pracujemy nad nowelizacją budżetu i sprawdzamy, jak w tej sytuacji będą wyglądały nasze obroty. Na razie mamy zbyt mało informacji od armatorów, aby powiedzieć coś konkretnego.

- Z tego, co Panowie mówią, wynika jednak, że nie wszystkie kontenery NYK czy Hapag-Lloyd muszą zniknąć z GCT, nawet przy funkcjonowaniu serwisu do Gdańska.

D.G. - Jest wiele opcji. Na pewno jeden duży, oceaniczny statek nie wyczerpie całego zapotrzebowania serwisowego. Z jednej strony, będzie on realizował zapotrzebowanie na import z Azji, ale w przeciwną stronę, będziemy chcieli zabrać eksport z Polski i transshipmenty realizowane potem w Rotterdamie czy Bremerhaven. Z drugiej strony, i tak potrzebne będą feedery portów zachodnioeuropejskich do Polski. Mogą jednak pojawić się jeszcze inne, nieznane nam względy, związane z układaniem serwisów. Ale w najgorszym przypadku Gdynia może stracić ponad 150 tys. TEU. Byłoby to już kolejna taka strata, bo kiedy na przełomie w 2008-2009 r. odchodził z Gdyni Maersk również „ubyło” 150 tys. TEU.

- Kto ewentualnie mógłby zająć miejsce armatorów z G6?

J. Cz. - Prowadzimy w tej sprawie pewne rozmowy. Jednak, ze zrozumiałych względów, są one objęte tajemnicą handlową.

D.G. - Jest sporo ładunków, które z Hamburga idą lądem do Polski. Ściągnięcie dużych kontraktów, takich jak LG czy innych tego typu biznesów, nawet na kierunkach do Wrocławia, jest możliwe przez bezpośrednie serwisy oceaniczne (fracht jest tylko niewiele wyższy niż do Hamburga, a koszt transportu lądowego z Trójmiasta na południe Polski zdecydowanie niższy niż z Niemiec). Obecnie w Gdyni nie mamy możliwości przyjmowania serwisów oceanicznych, dlatego też nie mamy możliwości przejęcia obsługi ładunków z Hamburga. Jednak może to oznaczać, że tego typu kontrakty zajmą sporo miejsca w serwisie G6 do Gdańska, przez co zabraknie miejsca na „polskie” ładunki, które do tej pory docierały feederami do Gdyni. Co oznacza, że mogą być w dalszym ciągu dostarczane do nas w ten sam sposób. Poza tym armatorzy mogą także szukać tzw. „zaworu bezpieczeństwa” na wypadek jakichkolwiek perturbacji w Gdańsku i pozostawić aktywne serwisy feederowe w Gdyni.

J. Cz. - Nie zapominajmy też, że jesteśmy terminalem, który należy do Grupy Hutchison Port Holdings. Biorąc pod uwagę sytuację, która ma miejsce na rynku żeglugowym, być może przyszedł czas, aby zacząć, w ramach tej grupy, ściślej współpracować.

- Mamy też porozumienie CMA CGM, który jest klientem GCT, i MSC.

J. Cz. - Mieliliśmy spotkanie z CMA CGM, z którego wynika, że porozumienie dotyczy współpracy na liniach oceanicznych. Nie będzie więc dotyczyło istniejących połączeń feederowych.

D.G. - Obaj armatorzy mają też diametralnie różne koncepcje feederingu. MSC pływa przez Antwerpię, a CMA CGM przez Hamburg i armatorzy ci nie zamierzają tego zmieniać.

- GCT jest także beneficjentem środków unijnych przeznaczonych na rozbudowę



☛ **terminalu. Na co konkretnie zostaną użyte te pieniądze?**

J. Cz. - W ramach inwestycji związanych z rozwojem transportu intermodalnego, które znalazły się na liście Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zamierzamy zakupić w 2012 r. 2 suwnice placowe, 1 suwnicę nabrzeżową, 2 ciągniki i naczepy oraz przygotować place składowe. Nasz projekt, który zajął 1. miejsce w konkursie, opiewa na 64,7 mln zł,

z czego 26,4 mln zł to dofinansowanie ze środków unijnych. Dzięki temu potencjał przeładunkowy terminalu wzrośnie z obecnych 250 tys. TEU do ponad 400 tys. TEU rocznie.

W planach mamy również budowę naszej części nabrzeża Bułgarskiego, która ma być realizowana równolegle z Zarządem Morskiego Portu Gdynia SA, mającym w swojej gestii pozostałą część nabrzeża. Po zakończeniu prac, w 2013 r., całe nabrzeże Bułgarskie ma

mieć ok. 810 m długości, co zapewni wzrost wydajności obsługi statków, a także umożliwi obsługę statków oceanicznych. Tym bardziej, że według założeń projektowych ma być to nabrzeże głębokowodne (15,5 m). Jesteśmy już przygotowani do jego wyposażenia w 3 największe w Polsce suwnice nabrzeżowe, będące w stanie obsługiwać 22 rzędy kontenerów na statku. Czeka na nas w jednym z europejskich portów należących do naszej Grupy.

D.G. - Powinniśmy być świadomi, że Gdynia w niedługim czasie musi stać się portem głębokowodnym, gdyż w chwili obecnej rzeczywistość o konkurencyjności terminala w Polsce zaczyna decydować możliwość zaoferowania infrastruktury głębokowodnej. Nie ma co prawda gwarancji, że bezpośrednio serwisy oceaniczne będą trwałym elementem w Trójmieście. Ostatnio np. pojawiły się informacje, że Maersk Line jest zainteresowany budową terminalu głębokowodnego w Kłajpedzie, ale podobno nie jest jedynym armatorem, któremu może na tym zależeć. A przewaga Kłajpedy jest taka, że ma szerokotorowe połączenie kolejowe do Rosji. Albo np. głębokowodny terminal w Wilhelmshaven, który ruszy w sierpniu, ma stać się głównym hubem *transshipmentowym* dla Maersk Line i innych armatorów oceanicznych w żegludze na Bałtyk.

- Ostatnio coraz większe znaczenie w obsłudze terminali kontenerowych mają koleje. W jakim zakresie GCT wykorzystuje docierające do terminalu połączenia?

J. Cz. - Udział kolei w obsłudze terminalu jest obecnie na poziomie 14%, ale z roku na rok wzrasta. Mamy więc w planach przedłużenie aktualnie użytkowanej bocznicy kolejowej, tak abyśmy mogli obsługiwać zestawy całopociągowe.

D.G. - Nasze możliwości obsługi pociągów kontenerowych dostosowujemy do realnych potrzeb. Myślimy o dalszym rozwoju, ale nie chcemy tego realizować na wyrost. Obserwujemy co dzieje się na rynku i od tego uzależniamy działania. Od samego początku GCT jest obsługiwany przez PCC Intermodal i PKP Cargo.

- Wspominali Panowie o przeładunkach elementów farm wiatrowych. Jakże są perspektywne na ich obsługę w 2012 r.?

J. Cz. - Obroty w tym zakresie planujemy na podobnym poziomie jak w ub.r. Cały czas obserwujemy intensywną rozbudowę energetyki wiatrowej w Polsce. Dlatego ładunki takie będą pojawiały się jeszcze przez kilka najbliższych lat. Zagrożeniem dla nas jest jednak produkcja wież wiatrowych w Polsce oraz nasycenie rynku farmami wiatrowymi w perspektywie kilku najbliższych lat. Ale myślę, że śmigła i pozostałe elementy w dalszym ciągu będą importowane, m.in. przez GCT. Wykorzystujemy więc obecną koniunkturę.

- Dziękuję za rozmowę.

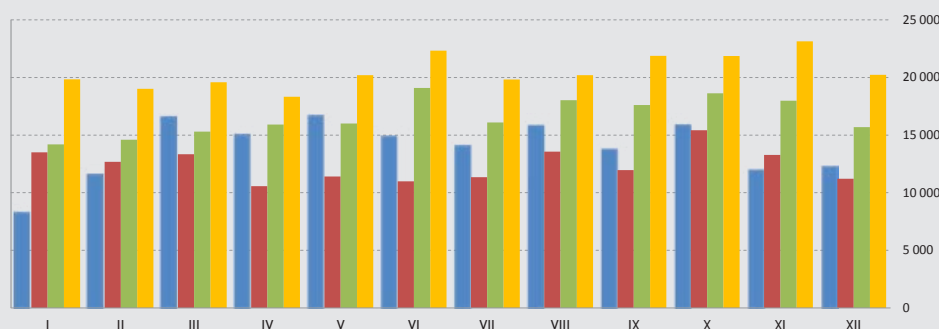
Rozmawiał: **Piotr Frankowski**

Przeładunki kontenerów w Gdynia Container Terminal w latach 2010 i 2011

Miesiąc	Rok	20'	40'	Import - sztuki		Eksport - sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
Styczeń	2010	3 425	5 381	1 107	3 207	1 528	2 964	8 806	6 893	7 294	14 187
	2011	3 839	8 002	1 264	4 616	1 538	4 423	11 841	9 860	9 983	19 843
	2011/10	112,1	148,7	114,2	143,9	100,7	149,2	134,5	143,0	136,9	139,9
Luty	2010	3 283	5 657	837	3 163	1 364	3 576	8 940	6 446	8 151	14 597
	2011	3 932	7 543	915	4 376	1 949	4 235	11 475	8 599	10 419	19 018
	2011/10	119,8	133,3	109,3	138,3	142,9	118,4	128,4	133,4	127,8	130,3
Marzec	2010	3 293	6 001	797	3 575	1 296	3 626	9 294	7 005	8 280	15 295
	2011	3 753	7 917	1 342	4 123	1 512	4 693	11 670	9 038	10 549	19 587
	2011/10	114,0	131,9	168,4	115,3	116,7	129,4	125,6	129,0	127,4	128,1
Kwiecień	2010	3 156	6 380	1 263	3 187	1 070	4 016	9 536	7 413	8 503	15 916
	2011	3 849	7 234	1 197	3 914	1 304	4 668	11 083	8 371	9 946	18 317
	2011/10	122,0	113,4	94,8	122,8	121,9	116,2	116,2	112,9	117,0	115,1
Maj	2010	3 107	6 445	1 008	3 160	1 848	3 536	9 552	6 876	9 121	15 997
	2011	4 779	7 709	850	5 510	1 944	4 184	12 488	10 183	10 014	20 197
	2011/10	153,8	119,6	84,3	174,4	105,2	118,3	130,7	148,1	109,8	126,3
Czerwiec	2010	3 745	7 675	1 951	3 379	2 142	3 948	11 420	8 812	10 283	19 095
	2011	5 380	8 469	1 258	5 423	2 499	4 669	13 849	10 890	11 428	22 318
	2011/10	143,7	110,3	64,5	160,5	116,7	118,3	121,3	123,6	111,1	116,9
Lipiec	2010	3 685	6 206	824	3 724	1 670	3 673	9 891	7 310	8 787	16 097
	2011	4 963	7 431	1 000	4 947	2 103	4 344	12 394	9 405	10 420	19 825
	2011/10	134,7	119,7	121,4	132,8	125,9	118,3	125,3	128,7	118,6	123,2
Sierpień	2010	3 642	7 190	885	4 181	1 904	3 862	10 832	8 261	9 761	18 022
	2011	5 430	7 383	623	5 558	2 257	4 375	12 813	9 577	10 619	20 196
	2011/10	149,1	102,7	70,4	132,9	118,5	113,3	118,3	115,9	108,8	112,1
Wrzesień	2010	3 408	7 097	1 179	3 685	1 716	3 925	10 505	8 045	9 557	17 602
	2011	5 206	8 337	1 102	5 509	1 140	5 792	13 543	10 459	11 421	21 880
	2011/10	152,8	117,5	93,5	149,5	66,4	147,6	128,9	130,0	119,5	124,3
Październik	2010	3 458	7 581	1538	3 471	1 572	4 458	11 039	8 384	10 236	18 620
	2011	4 274	8 792	1283	4 724	718	6 341	13 066	9 939	11 919	21 858
	2011/10	123,6	116,0	83,4	136,1	45,7	142,2	118,4	118,5	116,4	117,4
Listopad	2010	3 477	7 254	949	3 823	1 669	4 290	10 731	8 012	9 973	17 985
	2011	5 133	8 995	1 499	4 905	1 561	6 163	14 128	10 619	12 504	23 123
	2011/10	147,6	124,0	158,0	128,3	93,5	143,7	131,7	132,5	125,4	128,6
Grudzień	2010	2 724	6 482	1 118	3 248	830	4 010	9 206	7 361	83 27	15 688
	2011	4 540	7 840	1 243	4 115	890	6 132	12 380	8 677	11 543	20 220
	2011/10	166,7	121,0	111,2	126,7	107,2	152,9	134,5	117,9	138,6	128,9
Razem	2010	40 403	79 349	13 456	41 803	18 609	45 884	119 752	90 818	108 273	199 101
mies. I-XII	2011	55 078	95 652	13 576	57 720	19 415	60 019	150 730	115 617	130 765	246 382
2011/2010	%	136,3	120,5	100,9	138,1	104,3	130,8	125,9	127,3	120,8	123,7

Źródło: GCT (zebrał i opracował MB)

Przeładunki w Gdynia Container Terminal, w latach 2008-2011 (TEU)



Źródło: GCT (zebrał i opracował MB)

DCT mierzy wysoko

Z Dominikiem Landą, dyrektorem ds. rozwoju biznesu w Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT), rozmawia Maciej Borkowski

- Jak ocenia pan zeszły rok z punktu widzenia terminalu?

- Był dla nas bardzo dobrym rokiem - jak zresztą dla większości terminali. Przeladowaliśmy prawie 635 tys. TEU, wobec niespełna 452 tys. TEU rok wcześniej.

- Ze statystyk wynika, że było to o ponad 40% więcej.

- A średnia dla wszystkich terminali morskich wyniosła ok. 28%. Na pewno był to rok obfitujący w bardzo pozytywne dla nas wydarzenia. Pierwszym z nich było wprowadzenie do serwisu AE-10 armatora Maersk Line największych statków świata. Kolejnym była wiadomość od armatorów aliansu G6, o uruchomieniu, z początkiem II kwartału tego roku, bezpośrednich zawińnięć z Dalekiego Wschodu do Gdańska.

- Z ostatnich informacji wynika, że nastąpi to nawet szybciej - od początku marca.

- Z wiadomości, jakie docierały do nas od tych armatorów początkowo wynikało, że statki wypłyną w kierunku Gdańska na początku kwietnia, by dotrzeć tu na początku maja. Teraz wiemy, że nastąpiło przyspieszenie o miesiąc.

- Czy ta decyzja grupy G6 była dla was zaskoczeniem?

- Od początku istnienia DCT twierdziliśmy, iż terminal jest otwarty na wielu klientów, chociaż pierwszym, który umożliwił nam tak gwałtowny rozwój i uwierzył w możliwości, jakie dają bezpośrednio zawińnięcia do DCT Gdańsk, był Maersk Line. Bardzo nas cieszy, że kolejni armatorzy widzą także dla siebie szanse w rozwoju rynku polskiego oraz regionu Morza Bałtyckiego w oparciu o nasz terminal. Oczywiście, zgodnie z naszą polityką utworzenia hubu na Bałtyku, prowadziliśmy rozmowy z wieloma armatorami. O decyzji armatorów z aliansu G6 dowiedzieliśmy się pod koniec zeszłego roku z oficjalnych wiadomości opublikowanych przez samych armatorów.

- Czy wasz terminal się nie „zatka”, zważywszy, że grupa G6 dysponuje podobnym jak Maersk Line potencjałem, jeśli chodzi o wielkość przewozów na rynku bałtyckim? Już w tej chwili widać, że wasz terminal jest pełen.

- Musimy to wziąć pod uwagę. Naszą naczelną zasadą jest nie sprzedawać tego, czego nie będziemy w stanie dostarczyć. Wcześniej bardzo dogłębnie zbadaliśmy nasze możliwości obsługi zarówno dotychczasowych jak i nowych klientów, ponieważ żadna linia żeglugaowa nie zaryzykuje przejścia z dotychczasowego terminalu, jeśli nie będzie miała gwarancji dobrej, efektywnej obsługi oraz możliwości rozwoju. Zarówno nasi dotychczasowi klienci, czyli Grupa AP Moeller-Maersk (Maersk Line, Safmarine i Seago Line), jak również nowi klienci z aliansu G6, będą mieli zapewnione u nas miejsce do rozwoju. Podjęliśmy już decyzję o poszerzeniu naszych placów składowych, jak również możliwości przeładunkowych, w oparciu o planowane w najbliższym czasie przeładunki. Nasz plan rozbudowy przewiduje zainwestowanie w najbliższych 2 latach ok. 200 mln zł, częściowo dofinansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Projekt zakłada zwiększenie naszych możliwości przeładunkowych - jeszcze w IV kwartale tego roku - do 1,25 mln TEU, poprzez reorganizację placu w rejonie rampy ro-ro. W przyszłym roku przeprowadzimy modernizację placów, w miejscu gdzie obecnie składowane są puste kontenery oraz przystosujemy do składowania kontenerów tereny we wschodniej części terminalu. W sumie pozwoli nam to osiągnąć pojemność placów ok. 1,5 mln TEU w skali roku.

W najbliższym czasie podejmiemy także decyzję dotyczącą zakupu kolejnej suwnicy nabrzeżowej. Została także podjęta decyzja o modernizacji naszego terminalu kolejowego. Do końca tego roku pozwoli nam to zwiększyć jego przepustowość dwukrotnie, poprzez wykorzystanie obu pełnowymiarowych torów do obsługi 2 pociągów jed-

nocześnie. W przyszłym roku zamierzamy ponownie podwoić tę podwojoną w 2012 r. wydajność, przez położenie kolejnych 2 torów. Całkowita długość torów w terminalu osiągnie wtedy 4 km. Tory obsługiwałyby suwnice placowe (RTG) oraz, według potrzeb, reachstackery, w przypadku torów zewnętrznych.

Jeśli chodzi o obsługę samochodów ciężarowych, nie mamy jak dotąd problemów. Czekamy z niecierpliwością na zakończenie w tym roku inwestycji na ul. Sucharskiego, co pozwoli nam bezpośrednio połączyć terminal z drogami A-1 oraz, w jeszcze lepszym stopniu niż dotychczas, z S-7. Będziemy również dostosowywać (do zwiększonego ruchu - red.) możliwości naszego parkingu dla samochodów ciężarowych.

- Jeśli jednak proporcje między ładunkami krajowymi a transshipmentami będą w grupie G6 podobne jak w Maersk Line, oznaczać to będzie dodatkową, znaczną liczbę kontenerów, które nie będą opuszczać terenu terminalu. Czy wtedy miejsca dla nich może zabraknąć?

- Nie znamy jeszcze tych proporcji, biorąc jednak pod uwagę prawdopodobny stosunek ładunków transshipmentowych do ładunków lokalnych, nie przewidujemy problemów w obsłudze. Aby zapewnić naszym klientom miejsce do rozwoju, wspólnie z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk podejmujemy działania dotyczące budowy nowego terminalu kontenerowego na terenach po byłym EuroPorcie. Chcemy tam, do końca 2015 r., zbudować drugi terminal, który mógłby obsłużyć dodatkowo ok. 2 mln TEU rocznie, dzięki czemu, po zakończeniu tej inwestycji, dysponowalibyśmy wystarczającą pojemnością dla armatorów z grupy G6, jak i Maersk Line oraz kolejnych klientów. Co warto podkreślić, terminal ten będzie zbudowany do obsługi największych statków świata, które będą wchodzić do serwisu w najbliższych latach. W krótszym okresie czasu będziemy starali się, by



- statki dowozowe sprawnie, jak do tej pory, odbierały ładunki przeznaczone na rynki rosyjski, fiński czy republik nadbałtyckich.

- Jak może zareagować na wejście grupy G6 do DCT wasz największy klient, Maersk, który miał tu dotąd bardzo wygodną dla siebie, monopolistyczną pozycję?

- Jesteśmy otwarci na wielu klientów i chcielibyśmy wszystkim zapewnić moż-

liwie najwyższy poziom obsługi. Sytuacja, gdy linie żeglugowe muszą się podzielić miejscem w terminalach z innymi klientami, jest na świecie standardem. W każdym nowym terminalu, prędzej czy później, pojawiają się inni „gracze”. Jest to bardzo dobry sygnał zarówno dla samych linii, jak i dla spedytatorów. Świadczy to bowiem o szybkim wzroście rynku kontenerowego w Polsce oraz wysokim stan-

dardzie obsługi, jaki zapewniamy naszym klientom.

- Zastanawiam się, czy Maersk nie będzie się starał tutaj wcześniej „rozepchnąć”, by pozostawić konkurencji możliwie mało miejsca?

- Na całym świecie terminale generalnie funkcjonują w oparciu o tzw. „okna obsługi”, zarówno od strony wody, jak i lądu. Również i my działamy w oparciu o wyznaczone „okna obsługi”. Obecnie prowadzimy rozmowy z armatorami z aliansu G6 w sprawie „okien obsługi”, w których będą oni mieli absolutne pierwszeństwo obsługi. Oczywiście, ustalenia te będą dokonywane w poszanowaniu ustalonych już harmonogramów obsługi naszych dotychczasowych klientów. Mamy również takie „okna” dotyczące obsługi kolejowej. Co więcej, jeżeli tylko pojawi się najmniejsze ryzyko pogorszenia obsługi, będziemy się zastanawiali nad wprowadzeniem systemu awizacji, czyli okien obsługi samochodów ciężarowych. Oczywiście, nie z dnia na dzień - i nie bez konsultacji z naszymi klientami: przewoźnikami, spedytatorami i liniami żeglugowymi.

- Jakich wyników spodziewacie się w tym roku?

- Spodziewamy się przekroczenia pułapu 1 mln TEU, a także nowych połączeń feederowych. Jest bardzo prawdopodobne, że w naszej siatce połączeń pojawią się nowe porty i nowe rotacje feederowe, jak również nowe rozwiązania intermodalne.

- Czy to jest jeszcze w sferze nadziei, czy przybiera już bardziej konkretne kształty? Czy były już jakieś kontakty z potencjalnymi klientami?

- To są już konkretne dane, potwierdzone przez naszych klientów, które przyjmujemy do planowania, w związku z czym szacujemy, że przeładujemy ok. 1 mln TEU. I dlatego inwestujemy tak dużo pieniędzy, żeby móc sprawnie tę ogromną ilość kontenerów wywieźć z portu, zarówno od strony morskiej, jak i lądowej. Bardzo duże nadzieje wiążemy z rozwojem Pomorskiego Centrum Logistycznego, jednego z największych tego typu obiektów w Polsce i nad Bałtykiem, realizowanym przez firmę Goldman. Pozwoli nam ono zaoferować klientom kompleksowy zakres usług, również do prowadzenia działalności z zakresu magazynowania i dystrybucji. Kolejnym z projektów, który w tej chwili realizujemy, jest otwarcie zablokowanych połączeń intermodalnych, nie tylko w Polsce. Wszystko w myśl hasła: „DCT bramą do Europy Wschodniej”. Zamierzamy w tym roku zrealizować bezpośrednie połączenia intermodalne ze Wschodem: z Ukrainą, Białorusią i Rosją. Prowadzimy w tej chwili rozmowy z klientami, z operatorami kolejowymi - i mamy powody przypuszczać, że te projekty zmaterializują się w III lub IV kwartale tego roku.

- Dziękuję za rozmowę.

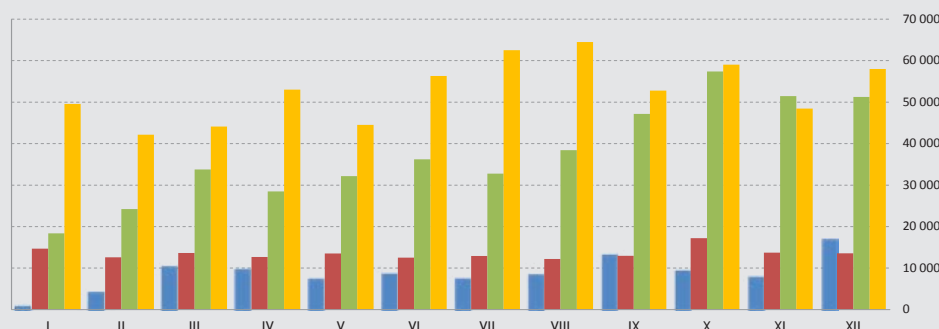
Rozmawiał: **Maciej Borkowski**

Przeładunki kontenerów w Deepwater Container Terminal Gdańsk, w latach 2010 i 2011

Miesiąc	Rok	20'	40'	Import - sztuki		Eksport - sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
Styczeń	2010	3 089	7 652	374	4 547	617	5 203	10 741	8 375	10 018	18 393
	2011	9 146	20 204	1 437	12 605	4 154	11 154	29 350	23 468	26 086	49 554
	2011/10	296,1	264,0	384,2	277,2	673,3	214,4	273,3	280,2	260,4	269,4
Luty	2010	4 127	10 058	642	6 257	907	6 379	14 185	11 716	12 527	24 243
	2011	8 390	16 872	1 057	11 672	3 017	9 516	25 262	21 049	21 085	42 134
	2011/10	203,3	167,7	164,6	186,5	332,6	149,2	178,1	179,7	168,3	173,8
Marzec	2010	5 165	14 301	1 449	8 220	1 516	8 281	19 466	16 809	16 958	33 767
	2011	8 485	17 809	1 685	10 563	3 910	10 136	26 294	20 541	23 562	44 103
	2011/10	164,3	124,5	116,3	128,5	257,9	122,4	135,1	122,2	138,9	130,6
Kwiecień	2010	5 765	11 353	814	7 485	1 072	7 747	17 118	13 626	14 845	28 471
	2011	11 509	20 745	2 282	14 281	4 313	11 378	32 254	27 081	25 918	52 999
	2011/10	199,6	182,7	280,3	190,8	402,3	146,9	188,4	198,7	174,6	186,2
Maj	2010	7 069	12 556	880	8 271	1 452	9 022	19 625	14 971	17 210	32 181
	2011	8 685	17 925	2 009	10 021	5 999	8 581	26 610	20 137	24 398	44 535
	2011/10	122,9	142,8	228,3	121,2	413,2	95,1	135,6	134,5	141,8	138,4
Czerwiec	2010	7 658	14 283	1 241	9 428	1 550	9 722	21 941	17 596	18 628	36 224
	2011	10 607	22 856	2 696	14 514	5 660	10 593	33 463	28 962	27 357	56 319
	2011/10	138,5	160,0	217,2	153,9	365,2	109,0	152,5	164,6	146,9	155,5
Lipiec	2010	6 660	13 053	1 581	7 775	1 480	8 877	19 713	15 727	17 039	32 766
	2011	9 417	26 558	6 386	12 326	7 949	9 314	35 975	32 588	29 945	62 533
	2011/10	141,4	203,5	403,9	158,5	537,1	104,9	182,5	207,2	175,7	190,8
Sierpień	2010	7 526	15 455	1 381	10 210	1 733	9 657	22 981	19 557	18 879	38 436
	2011	11 164	26 652	3 522	15 80	8 558	10 656	37 816	31 595	32 873	64 468
	2011/10	148,3	172,4	255,0	147,7	493,8	110,3	164,6	161,6	174,1	167,7
Wrzesień	2010	7 669	19 742	2 020	12 014	2 071	11 306	27 411	24 125	23 028	47 153
	2011	9 447	2 1670	2 594	13 324	5 538	9 661	31 117	26 885	25 902	52 787
	2011/10	123,2	109,8	128,4	110,9	267,4	85,5	113,5	111,4	112,5	111,9
Październik	2010	9 756	23 822	2 648	14 055	4 654	12 221	33 578	28 455	28 945	57 400
	2011	10 278	24 371	3 703	12 625	6 802	11 519	34 649	28 094	30 926	59 020
	2011/10	105,4	102,3	139,8	89,8	146,2	94,3	103,2	98,7	106,8	102,8
Listopad	2010	8 688	42 858	3 000	11 562	3 611	11 893	30 066	24 988	26 456	51 444
	2011	8 036	20 196	2 644	11 608	4 282	9 698	28 232	24 543	23 885	48 428
	2011/10	92,5	47,1	88,1	100,4	118,6	81,5	93,9	98,2	90,3	94,1
Grudzień	2010	9 528	20 862	2 193	12 799	4 077	11 321	30 390	25 332	25 920	51 252
	2011	9 917	24 037	3 862	12 568	5 427	12 097	33 954	28 015	29 976	57 991
	2011/10	104,1	115,2	176,1	98,2	133,1	106,9	111,7	110,6	115,6	113,1
Razem	2010	82 700	205 995	18 223	112 623	24 740	111 629	267 215	221 277	230 453	451 730
mies. I-XII	2011	115 081	259 895	33 877	151 187	65 609	124 303	374 976	312 958	321 913	634 871
2011/2010	%	139,2	126,2	185,9	134,2	265,2	111,4	140,3	141,4	139,7	140,5

Źródło: DCT Gdańsk (zebrał i opracował MB)

Przeładunki w Deepwater Container Terminal Gdańsk, w latach 2008-2011 (TEU)



Źródło: DCT Gdańsk (zebrał i opracował MB)

Nie poddamy się!

Z Karoliną Włodarczyk, prezes Gdańskiego Terminalu Kontenerowego (GTK), rozmawia Piotr Frankowski

- Mimo, że 2011 r. był rekordowy jeśli chodzi o przeładunki kontenerów w portach polskich, to w GTK tak się stało. Terminal zanotował spadek obrotów o ponad 20 tys. TEU. Z czego to wynika?

- Obecnie każdy klient patrzy nie tylko na cenę usługi, ale także na jakość dostawy, ilość zawinięć, możliwości usług dodatkowych i w ub.r. okazywało się, że nie zawsze byliśmy w tych wszystkich aspektach konkurencyjni. Największy wpływ na rynek miała oferta stawek za fracht morski u poszczególnych armatorów. Zatem spedytorzy, obsługujący stałe kontrakty, patrząc głównie na cenę i dostępność kontenerów, wybierali tych, którzy byli najkorzystniejsi. Cały czas pracujemy nad tym, aby takich różnic w dostępności GTK nie było, lecz nie mamy np. wpływu na armatorów, którzy są u nas nieobecni lub mają w danym momencie mniejsze możliwości jeśli chodzi o dostępność kontenerów.

Jesteśmy małym terminalem dowozowym, mającym pewne ograniczenia jeśli chodzi o obsługę statków. Ponadto, po odejściu OOCL w 2010 r., nie dysponujemy na wyłączność serwisem, który zapewniałby nam dodatkowe ładunki. Brak tego połączenia sprawił, że spedytorzy związani z tym właśnie armatorem odeszli, zabierając również inne ładunki. Mając mniejszy wolumen, mamy też mniej zawinięć, co w niektórych przypadkach powoduje mniej korzystny *transit-time*. W ciągu roku udało nam się zainteresować współpracą dwie nowe linie, ale niestety straciliśmy dwie inne.

- Jakie połączenia odpadły i jakich armatorów?

- Współpracowaliśmy z APL, który oprócz konkurencji ceną, położył duży nacisk, by

konkurować także *transit-time'm*. Dla stworzenia najkorzystniejszej oferty i zapewne obniżenia kosztów operacyjnych zrezygnowano w oferowanym serwisie z 2 portów. W imporcie z Bremerhaven, a w eksporcie z Gdańska. W sąsiedztwie jest bowiem Gdynia, która ma większy wolumen ładunków i atrakcyjniejsze możliwości obsługi.

Straciliśmy także serwis Delta Shipping. Rosyjski armator wrócił do nas po 2 latach i obsługiwał połączenie do St. Petersburga. Otrzymał on jednak propozycję wykorzystania większej ilości kontenerów od jednego z operatorów kolejowych i przeniósł się do Gdyni.

- Ile serwisów jest obecnie obsługiwanych w GTK?

- Obecnie mamy u siebie serwis Unifeeder (w rotacji do Hamburga i Rotterdamu), Team Lines, który wrócił do nas własnymi statkami od połowy listopada oraz serwis CMA CGM. Wcześniej CMA CGM i Team Lines pływały razem, głównie na statkach francuskiego armatora. Jednak częste zmiany w rozkładach zawinięć sprawiły, że czas dostawy kontenera z Gdańska do Hamburga, znacząco się wydłużył, co skutkowało tym, że spedytorzy, chcąc mieć zagwarantowany termin, składali swoje kontenery w Gdyni. Statki Unifeeder i Team Lines są wykorzystywane przez wszystkich armatorów oceanicznych, nie posiadających własnych serwisów, w związku z czym za pośrednictwem naszego terminalu można realizować transporty w każdym kierunku geograficznym.

- Jaki jest więc pomysł, aby wybrać z tej sytuacji? W 2007 r. w GTK obsłużono ponad 90 tys. TEU, wykorzystując potencjał terminalu niemalże w 100%. W ub.r.

było to zaś tylko ponad 43 tys. TEU. Co trzeba zrobić, aby wrócić do wielkości przeładowywanych kilka lat temu?

- Zwiększyliśmy wydajność i produktywność obsługi, zwłaszcza statków, ale nasza lokalizacja sprawia, że do portu wewnętrznego mogą zawiązać regularnie jednostki o maksymalnym zanurzeniu do 10,2 m i długości do 225 m. Są to zatem głównie feedery, dedykowane i publiczne, lub jednostki short sea shipping.

Mając możliwości składowania kontenerów oraz wykonywania na miejscu różnych dodatkowych usług, takich jak np. formowanie czy rozformowywanie, stajemy się bardziej atrakcyjni. Staramy się być elastyczni, szczególnie przy współpracy ze spedytorami, bo wiadomo, że jeśli wspólnie zapewnimy odpowiednią liczbę kontenerów, to zawsze znajdzie się armator, który je przewiezie.

Pracujemy również nad ofertą kompleksowej usługi kolejowej dla spedytorów, którzy nie dysponują dużymi ciągami ładunkowymi, ale interesują ich takie stałe połączenia. Prowadzimy rozmowy z operatorami na temat uruchomienia stałego połączenia z GTK z jednym z terminali na południu Polski, z dodatkową opcją dowozu kontenerów do klienta. Chcemy, aby nasz partner był wiarygodny i gwarantował nam zarówno dostępność wagonów, jak i czas dostawy. Jeśli uda nam się doprowadzić ten projekt do końca, to myślę, że będziemy w stanie pozyskać nowych klientów.

Ponadto uruchomiliśmy i cały czas rozbudowujemy o nowe funkcje elektroniczny system obsługi zleceń online. Był to nasz projekt autorski. Nie korzystaliśmy z żadnych programów hubowych, dlatego trwało to nieco dłużej, ale dzięki temu jest to narzędzie przyjazne i łatwe w obsłudze.

- ☛ Bardzo dużo uwagi poświęciliśmy jakości obsługi różnego typu służb celnych i organów administracji państwowej. Widzimy, że dzielą one opinie, że jeśli klienci będą zadowoleni z tej współpracy, nowych zleceń może tylko przybywać. Mamy swój punkt weterynaryjny, a wkrótce będziemy też mieli na stałe w terminalu skaner, co dodatkowo przyspieszy obsługę zleceń, przy których jest on wykorzystywany.

Jeśli chodzi o inwestycje, to w ub.r. zakończono pogłębienie i umocnienie nabrzeża Szczecińskiego, które ma obecnie głębokość 9,8 m. Skończyły się też problemy związane z dojazdem do terminalu od strony łądu. Mam na myśli inwestycje realizowane na Euro 2012, których prowadzenie często utrudniało komunikację z terminalem. Zakończono przebudowę ul. Wielopole i dzięki temu dojazd ten jest

zdecydowanie łatwiejszy. Z nadzieją czekamy także na zakończenie budowy Trasy Słowackiego i Trasy Sucharskiego oraz oddanie do użytku, za 3 lata, tunelu pod Martwą Wisłą. Wtedy dojazd do nas od strony łądu z każdego kierunku będzie bardzo dobry.

- Czy ewentualna prywatyzacja spółki Port Gdański Eksploatacji, która jest największym udziałowcem, byłaby z korzyścią dla GTK? Jeśli tak to w jakim zakresie?

- Zdecydowanie byłaby z korzyścią, choć nie wiemy jeszcze kiedy ona nastąpi. W związku z tym trudno przewidzieć, jakie aspekty znajdą się w zainteresowaniu potencjalnego inwestora. Ale zawsze dostałby pewną wartość dodaną, którą stanowią. Wtedy można byłoby rozmawiać o dodatkowych inwestycjach i rozbudowie oferty naszych usług, nie tylko przeładunkowych. Wówczas nasze możliwości znacznie by wzrosły. Chcemy bowiem dalej się rozвивać.

Historycznie patrząc, byliśmy jedyną alternatywą dla Gdyni, która tradycyjnie była portem kontenerowym. Nasze obroty rosły, kontenerów było coraz więcej i doszliśmy do momentu, w którym nasz potencjał został maksymalnie wykorzystany. Zabrakło wtedy bodźca, aby postawić na inwestycje, które umożliwiłyby nam dalszy wzrost obrotów. Okazało się bowiem, że przy tak intensywnej obsłudze statków, ograniczeniu uległa obsługa kontenerów od strony lądowej. Pojawili się więc problemy z terminami dostaw i kontrahenci zaczęli szukać alternatywy, innego terminalu np. w Gdyni. GTK, nawet przy ograniczeniach dostępu od strony wody, jakie posiada, przy stosownych nakładach inwestycyjnych byłby w stanie obsługiwać nawet 200 tys. TEU.

- Jaki będzie więc dla GTK 2012 r.?

- Na pewno ciekawy. Szykuje się dużo zmian. Chcielibyśmy, aby przełożyły się one na wzrost obrotów, poprzez dodatkowe połączenia i usługi jakie możemy zaoferować. Wiele zależy też od tego, co wydarzy się globalnie. Dlatego śledzimy rozwój sytuacji, zwłaszcza, jeśli chodzi o zapowiadany serwis aliansu G6 do DCT i to, jak on wpłynie na dotychczasowe połączenia feederowe do portów polskich. Ich ilość może wzrosnąć, biorąc pod uwagę, że w porcie gdańskim ma pojawić się więcej armatorów. Ponadto, mając większą liczbę zawinięć, inaczej będą na nas patrzyli nasi kontrahenci. Nie zostawiamy jednak naszej przyszłości na łasce uwarunkowań zewnętrznych. Mamy opracowany plan inwestycyjny oraz poszerzenia zakresu usług, jakie chcemy świadczyć dla naszych klientów, zarówno od strony łądu jak i wody. Jesteśmy dobrej myśli i z optymizmem patrzymy na przyszłe lata. Na pewno nie poddamy się! Chcemy działać, bo mamy takie możliwości.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:

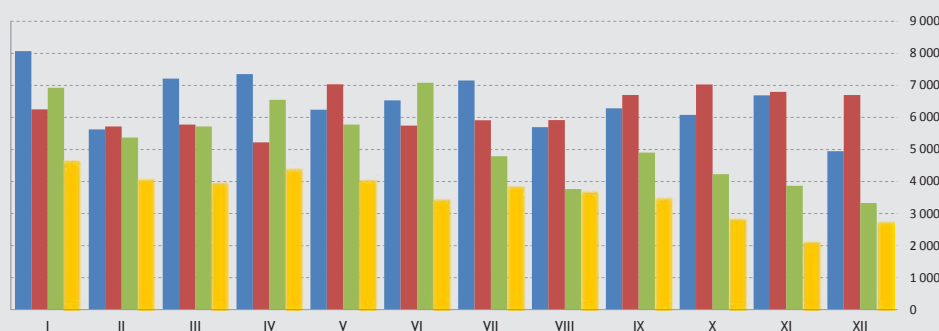
Piotr Frankowski

Przeładunki kontenerów w Gdańskim Terminalu Kontenerowym, w latach 2010 i 2011

Miesiąc	Rok	20'	40'	Import - sztuki		Eksport - sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
Styczeń	2010	1 323	2 801	89	1 154	1 028	1 853	4 124	2 047	4 878	6 925
	2011	669	1 977	0	953	361	1 332	2 646	1646	2 977	4 623
	2011/10	50,6	70,6	0,0	82,6	35,1	71,9	64,2	80,4	61,0	66,8
Luty	2010	1 099	2 138	71	1 155	702	1 309	3 237	1 997	3 378	5 375
	2011	728	1 669	44	666	441	1 246	2 397	1 282	2 784	4 066
	2011/10	66,2	78,1	62,0	57,7	62,8	95,2	74,1	64,2	82,4	75,6
Marzec	2010	1 049	2 335	132	1 125	728	1 399	3 384	2 146	3 573	5 719
	2011	721	1 608	0	661	344	1324	2329	1 141	2 796	3 937
	2011/10	68,7	68,9	0,0	58,8	47,3	94,6	68,8	53,2	78,3	68,8
Kwiecień	2010	1 495	2 526	126	837	1 061	1 997	4 021	1 609	4 938	6 547
	2011	799	1 782	25	631	235	1 690	2 581	1 125	3 238	4 363
	2011/10	53,4	70,5	19,8	75,4	22,1	84,6	64,2	69,9	65,6	66,6
Maj	2010	1 060	2 360	112	987	625	1 696	3 420	1 861	3 919	5 780
	2011	945	1 537	20	708	404	1 350	2 482	1 140	2 879	4 019
	2011/10	89,2	65,1	17,9	71,7	64,6	79,6	72,6	61,3	73,5	69,5
Czerwiec	2010	1 417	2 832	253	1 253	731	2012	4 249	2 563	4 518	7 081
	2011	931	1 245	30	726	463	957	2 176	1 144	2 277	3 421
	2011/10	65,7	44,0	11,9	57,9	63,3	47,6	51,2	44,6	50,4	48,3
Lipiec	2010	1 226	1 782	51	808	904	1245	3 008	1 447	3 343	4 790
	2011	929	1 452	31	817	451	1 082	2 381	1 335	2 498	3 833
	2011/10	75,8	81,5	60,8	101,1	49,9	86,9	79,2	92,3	74,7	80,0
Sierpień	2010	666	1 549	22	783	439	971	2215	1 315	2 449	3 764
	2011	1 075	1 293	117	874	389	988	2 368	1 513	2 148	3 661
	2011/10	161,4	83,5	531,8	111,6	88,6	101,8	106,9	115,1	87,7	97,3
Wrzesień	2010	1 019	1 943	50	962	758	1192	2 962	1 703	3 202	4 905
	2011	956	1 258	95	737	429	953	2 214	1 301	2 171	3 472
	2011/10	93,8	64,7	190,0	76,6	56,6	79,9	74,7	76,4	67,8	70,8
Październik	2010	751	1738	26	805	449	1 209	2 489	1 406	2 821	4 227
	2011	730	1048	145	624	231	778	1 778	1 251	1 575	2 826
	2011/10	97,2	60,3	557,7	77,5	51,4	64,4	71,4	89,0	55,8	66,9
Listopad	2010	563	1 652	30	765	210	1 210	2215	1 289	2 578	3 867
	2011	501	806	20	436	227	624	1 307	738	1 375	2 113
	2011/10	89,0	48,8	66,7	57,0	108,1	51,6	59,0	57,3	53,3	54,6
Grudzień	2010	603	1 363	20	619	237	1 090	1 966	1 024	2 305	33 29
	2011	693	1 015	86	546	91	985	1 708	972	1 751	2 723
	2011/10	114,9	74,5	430,0	88,2	38,4	90,4	86,9	94,9	76,0	81,8
Razem	2010	12 271	25 019	982	11 253	7 872	17 183	37 290	20 407	41 902	62 309
mies. I-XII	2011	9 677	16 690	613	8379	4 066	13 309	26 367	14 588	28 469	43 057
2011/2010	%	78,9	66,7	62,4	74,5	51,7	77,5	70,7	71,5	67,9	69,1

Źródło: GTK (zebrał i opracował MB)

Przeładunki w Gdańskim Terminalu Kontenerowym, w latach 2008-2011 (TEU)



Źródło: GTK (zebrał i opracował MB)

Utrzymać dotychczasowy poziom

DB Port Szczecin (DB PS) oraz Container Line poinformowali, że od marca br. do terminalu zacznie docierać serwis fińskiego armatora, który będzie obsługiwał połączenie między Szczecinem a St. Petersburgiem, z tygodniową częstotliwością.

- Celem jest nie tylko dostosowanie się do rosnącej wymiany handlowej z Polski do Rosji, ale również zaproponowanie szybkiego tranzytu na Wschód oraz z obszarów północno-wschodnich Niemiec do Rosji, przy użyciu kontenerów 45'. Serwis door-to-door obejmuje także odprawy celne w Rosji, co powinno podnieść jakość oferowanej usługi na nowej drodze handlowej przez Bałtyk - wyjaśnia Kari-Pekka Laaksonen, prezes Container Line. Armator dysponuje obecnie 13 kontenerowcami, operującymi przede wszystkim na Bałtyku oraz 14 tys. kontenerów do dyspozycji klientów.

Rok 2011 nie był dla terminalu dobry. Zanotował on bowiem 2,5% spadek obrotów. Oznacza to, że w ub.r. obsłużono w Szczecinie 55,1 tys. TEU, w stosunku do prawie 56,4 tys. TEU w 2010 r. To dużo mniej niż w rekordowym dla terminalu 2008 r., kiedy to w DB PS przeładowano prawie 62 tys. TEU. Jarosław Siergiej, prezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście, prognozując wyniki na br. nie liczy jednak na wzrost obrotu kontenerami. Ma raczej nadzieję, że uda się utrzymać przynajmniej poziom wypracowany w 2011 r.

Tym bardziej, że w listopadzie ub.r., kierownictwo DB Schenker, logistycznego ramienia niemieckiego przewoźnika kolejowego Deutsche Bahn, do którego należy też szczeciński terminal, poinformowało, że uruchamia codzienny kolejowy serwis kontenerowy między Niemcami a Chinami, który będzie konkurencyjny dla transportu morskiego ze względu na czas przewo-
zów

ładunków na tej trasie. Z Lipska wyruszył pilotażowy pociąg z 40 kontenerami części do samochodów marki BMW, który po 3 tygodniach dotarł do filii koncernu w północno-wschodnich Chinach.

- Przewóz kontenera naszym połączeniem trwa 23 dni i jest 2 razy szybszy od transportu morskiego. Dociera też do chińskich miejscowości znacznie oddalonych od portów, czego transport morski nie jest w stanie zapewnić - powiedział Karl-Friedrich Rausch, członek zarządu DB Mobility Logistic.

Kolejnym działaniem Deutsche Bahn, które odbije się na morskim transporcie kontenerowym bliskiego zasięgu, jest intensyfikacja połączeń kolejowych między Polską a Wielką Brytanią, czyli wprowadzenie drugiego, cotygodniowego serwisu pociągów towarowych.

Mimo to DB Port Szczecin szykuje się do realizacji kolejnych inwestycji, mających usprawnić obrót kontenerowy oraz zwiększyć moce przeładunkowe terminalu. Dotyczy to głównie nabrzeży na Ostrowie Grabowskim. Skorzystano więc ze środków unijnych, rozdzielanych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na in-

westycje związane z rozwojem transportu intermodalnego, zgłaszając do konkursu 2 projekty, które uzyskały akceptację. W sumie DB Port Szczecin planuje inwestycje sięgające 189,3 mln zł, z czego 79,3 mln zł to

Authorized Service Center: **THERMO KING** **STAR COOL** **MITSUBISHI** **CLIMATE**

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



- ☛ dofinansowanie ze środków unijnych. W rezultacie potencjał terminalu wzrosło ze 120 tys. TEU do 200 tys. TEU rocznie.

DB Port Szczecin obsługuje wszystkich łączących się światowych armatorów kontenerowych: Maersk Line, CMA CGM, Evergreen, APL, Hapag-Lloyd, CSCL, COSCO, Hanjin, NYK i in. oraz operatorów feederowych. Obecnie ma 7 zawinięć tygodniowo i bezpośrednie połączenia z: Hamburgiem, Bremerhaven,

Rotterdamem, Gdańskiem, Gdynią, Kłajpedą, Rygą, St. Petersburgiem, Kopenhagą, Aarhus i Malmö.

Obsługa statków i kontenerów realizowana jest przy wykorzystaniu m.in. dwóch suwnic nabrzeżowych STS Kocks (Ship to Shore), sześciu suwnic placowych RTG, ośmiu dźwigów nabrzeżowych i dwóch samobieżnych dźwigów *Gottwald*.

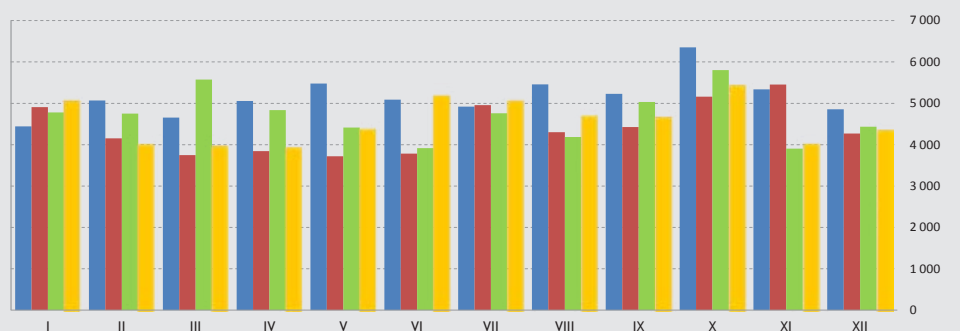
Zofia Bąbczyńska-Jelonek

Przeładunki kontenerów w DB Port Szczecin, w latach 2010 i 2011

Miesiąc	Rok	20'	40'	Import - sztuki		Eksport - sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
Styczeń	2010	1 061	1 866	45	1 349	654	872	2 920	2 342	2 437	4 779
	2011	1 508	1 790	141	1 502	736	919	3 298	2 625	2 462	5 087
	2011/10	142,1	95,9	313,3	111,3	112,5	105,4	112,9	112,1	101,0	106,4
Luty	2010	1 143	1 804	63	1 328	578	978	2 947	2 329	2 422	4 751
	2011	1 135	1 441	75	1 159	595	747	2 576	1 962	2 055	4 017
	2011/10	99,3	79,9	119,0	87,3	102,9	76,4	87,4	84,2	84,8	84,6
Marzec	2010	1 359	2 108	94	1 814	534	1 025	3 467	3 060	2 515	5 575
	2011	1 073	1 463	0	1 168	457	911	2 536	1 826	2 173	3 999
	2011/10	79,0	69,4	0,0	64,4	85,6	88,9	73,1	59,7	86,4	71,7
Kwiecień	2010	1 131	1 852	74	1 316	584	1 009	2 983	2 246	2 589	4 835
	2011	1 180	1 385	40	1 350	243	932	2 565	2 088	1 862	3 950
	2011/10	104,3	74,8	54,1	102,6	41,6	92,4	86,0	93,0	71,9	81,7
Maj	2010	1 380	1 518	0	1 258	922	718	2 898	1 874	2 542	4 416
	2011	1 415	1 492	20	1 573	356	958	2 907	2 376	2 023	4 399
	2011/10	102,5	98,3		125,0	38,6	133,4	100,3	126,8	79,6	99,6
Czerwiec	2010	1 301	1 308	98	1 211	713	587	2 609	2 011	1 906	3 917
	2011	1 739	1 733	0	1 794	610	1 068	3 472	2 631	2 574	5 205
	2011/10	133,7	132,5	0,0	148,1	85,6	181,9	133,1	130,8	135,0	132,9
Lipiec	2010	1 527	1 617	85	1 409	784	866	3 144	2 366	2 395	4 761
	2011	1 928	1 576	0	1 633	1 000	871	3 504	2 397	2 683	5 080
	2011/10	126,3	97,5	0,0	115,9	127,6	100,6	111,5	101,3	112,0	106,7
Sierpień	2010	1 186	1 499	81	1 222	632	750	2 685	2 028	2 159	4 187
	2011	1 601	1 553	7	1 490	912	745	3 154	2 208	2 499	4 707
	2011/10	135,0	103,6	8,6	121,9	144,3	99,3	117,5	108,9	115,7	112,4
Wrzesień	2010	1 232	1 901	117	1 559	763	694	3 133	2 781	2 253	5 034
	2011	1 188	1 749	185	1 482	361	909	2 937	2 692	1 995	4 687
	2011/10	96,4	92,0	158,1	95,1	47,3	131,0	93,7	96,8	88,5	93,1
Październik	2010	1 204	2 300	85	1 452	696	1 271	3 504	2 560	3 244	5 804
	2011	1 820	1 816	132	1 460	787	1 257	3 636	2 455	2 998	5 453
	2011/10	151,2	79,0	155,3	100,6	113,1	98,9	103,8	95,9	92,4	94,0
Listopad	2010	1 026	1 439	112	1 059	423	871	2 465	1 921	1 983	3 904
	2011	942	1 545	55	1 136	434	862	2 487	1 878	2 154	4 032
	2011/10	91,8	107,4	49,1	107,3	102,6	99,0	100,9	97,8	108,6	103,3
Grudzień	2010	1 491	1 472	291	1 168	385	1 119	2 963	2 215	2 220	4 435
	2011	1 185	1 592	71	1 251	457	998	2 777	2 071	2 298	4369
	2011/10	79,5	108,2	24,4	107,1	118,7	89,2	93,7	93,5	103,5	98,5
Razem	2010	15 041	20 684	1 145	16 145	7 668	10 760	35 718	27 733	28 665	56 398
mies. I-XII	2011	16 714	19 135	726	16 998	6 948	11 177	35 849	27 209	27 776	54 985
2011/2010	%	111,1	92,5	63,4	105,3	90,6	103,9	100,4	98,1	96,9	97,5

Źródło: DB PS (zebrał i opracował MB)

Przeładunki w PCC/DB-Schenker Port Szczecin*, w latach 2008-2011 (TEU)



Rosną kontenerowe stawki frachtowe

Począwszy od marca wszyscy znający przewoźnicy kontenerowi, operujący na szlaku Daleki Wschód - Europa podwyższają swoje taryfy za przewóz kontenerów. (Z dniem 15 marca uczyni to np. OOCL, którego stawki za przewóz kontenera z Europy na Wschód wzrosną o 200 USD.) Jeszcze bardziej, gdyż od 400 do 800 USD zwiększą się stawki przewozowe w przeciwnym kierunku. Oznacza to, że niektóre z nich podwoją się. Załadownicy na ogół spodziewali się ich wzrostu, ale zapewne nie tak dużego, jak chcieli armatorzy. Oczekują oni, że począwszy od kwietnia średnia stawka za przewóz kontenera (TEU) z Dalekiego Wschodu do Europy Północnej wynosić będzie średnio 1100 USD. **(Bom)**

Kontenerowce na gaz

Dwa towarzystwa klasyfikacyjne, Det Norske Veritas i Bureau Veritas, będą nadzorowały budowę dużych kontenerowców zasilanych LNG. Norweskie DNV zajmie się jednostką o pojemności 9 tys. TEU, którą zbuduje japońska stocznia Kawasaki Heavy Industries. Natomiast francuskie Bureau Veritas będzie klasyfikatorem statku, o pojemności 14 tys. TEU, który CMA-CGM odbierze z koreańskiej Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Obydwa projekty zakładają wykorzystanie pryzmatycznych, niskociśnieniowych zbiorników na LNG, które lepiej wykorzystują przestrzeń od obecnie stosowanych zbiorników cylindrycznych. Statki będą napędzane silnikami dwupaliwowymi, gdyż stosowanie LNG nie oznacza całkowitej rezygnacji z paliwa ciężkiego. **(pete)**

Maersk redukuje potencjał

Ze względu na nadpodaż tonażu i bardzo niskie stawki frachtowe, Maersk Line postanowił zredukować swój potencjał przewoźny na liniach między Azją a Europą o 9%. Jednak redukcja zostanie przeprowadzona jedynie poprzez połączenie śródziennomorskich serwisów Maerska i CMA CGM. Pierwszy z nich powstanie z fuzji serwisów AE11 (Maersk) i MEX (CMA CGM) i będzie działał jako AE11/MEX (z cotygodniową częstotliwością, obsługiwany przez statki o pojemności 12,5 tys. TEU). Połączone zostaną także serwis AE20 i FAL9, które utworzą linię AE20/MEX3 (z cotygodniową częstotliwością, obsługiwany przez statki o pojemności 9,5 tys. TEU). **(pete)**

LOGISTYKA INTERMODALNA

- sukces na miarę Europy

Cargosped Sp. z o. o. jest spółką wytypowaną w Grupie PKP CARGO LOGISTICS do obsługi sektora Intermodal. Firma oferuje nowoczesne rozwiązania logistyczne w zakresie zarządzania kolejowymi przewozami kontenerów. Operator zapewnia klientom możliwość realizacji kompleksowych łańcuchów dostaw, jak również poszczególnych ich elementów.

Dzięki optymalnemu połączeniu „know-how” spedytora oraz przewoźnika kolejowego (PKP CARGO), Cargosped w ciągu roku stał się liderem na rynku kolejowych intermodalnych operatorów logistycznych. Doświadczona kadra zarządzająca oraz wykonawcza spełnia wszelkie biznesowe wymagania klientów w realizacji łańcuchów dostaw opartych o transport kontenerów koleją. Spółka projektuje oraz dostarcza rozwiązania logistyczne, gwarantując najwyższą jakość w każdym elemencie łańcucha dostaw. Każdy proces planowany jest indywidualnie, przy zapewnieniu odpowiednich narzędzi oraz zasobów, dostosowanych do oczekiwań rynku. Proces przewozowy nadzorowany jest na każdym etapie jego realizacji zarówno w ruchu, jak i podczas pobytu jednostek na terminalach (ładowych i portowych).

Każde zlecenie przewozu spółka traktuje indywidualnie proponując klientowi produkt spełniający jego potrzeby i najwyższe wymagania jakościowe. Oprócz standardowych usług logistycznych typu: „just in time”, „door to door”,

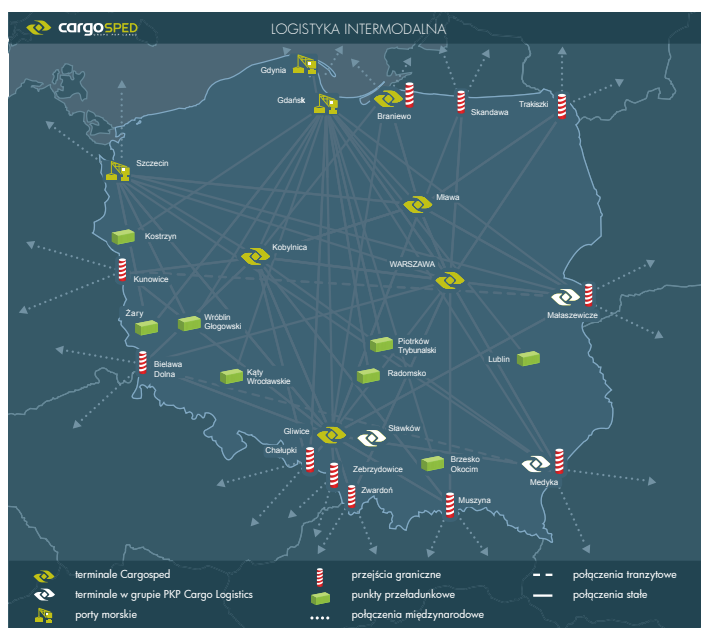
„on place on time”, firma oferuje również usługi specjalne dostosowane do szczególnych potrzeb Klienta.

Korzystając z zasobów technicznych PKP CARGO S.A. - drugiego największego towarowego przewoźnika kolejowego w Europie - Cargosped stworzył nowoczesny system zarządzania przewozami intermodalnymi SSLI (System Spotowej Logistyki Intermodalnej) oparty na siatce ekspresowych połączeń intermodalnych SEPI.

System SSLI zapewnia synchronizację rozkładów jazdy pociągów, parametrów technicznych środków transportowych (wagonów, lokomotyw) oraz połączeń kolejowych. Dzięki temu Cargosped może uruchomić połączenie intermodalne ze swoich terminali do dowolnego punktu przeładunkowego w Polsce oraz polskich portów morskich z najkrótszym możliwym czasem przejazdu.

W ramach siatki SEPI realizowane są przewozy intermodalne wykorzystujące stałe oraz spotowe połączenia w systemie przewozów całopociągowych oraz grup wagonowych.

W aktywach spółki znajduje się sieć terminali intermodalnych zlokalizowanych w Warszawie, Gliwicach, Kobylnicy i Mławie. W lutym br. sieć ta została poszerzona o nowy terminal przeładunkowy znajdujący się w Gądkach (Cargosped Terminal Gądkki) koło Poznania. Terminal ten jest dedykowanym punktem przeładunkowym zapewniającym optymalizację procesu logistycznego.



Cargosped uczestniczy także w organizowaniu dostaw kolejją towarów z krajów WNP, które ze względu na właściwości fizyko-chemiczne lub z powodu braku specjalistycznych urządzeń przeładunkowych, dostarczane są do odbiorcy w Polsce w wagonach szerokotorowych. Wagony te w większości przekraczają skrajnię ładunkową PKP. Przewóz taki musi być uzgodniony między kolejami, a na terenie PKP odbywa się na podstawie wytycznej trasy przewozu. Firma organizuje w ten sposób przewozy sadzy technicznej, która jest dostarczana z przejścia granicznego w Medyce do Dębicy, w wagonach szerokotorowych typu HOPPER, o skrajni 1-WM. Podobnie dostarczane są towary chemiczne, takie

jak: fosfor żółty, czy ropopochodne - mazut i parafina.

Spółka specjalizuje się w spedycji krajowej i międzynarodowej kolejowych przewozów towarowych, organizując fracht, przeładunki na wschodniej granicy Polski i w krajowych portach morskich oraz odprawy celne. Realizując zadanie Cargosped gwarantuje profesjonalną i kompleksową usługę, zajmując się wszelkimi wymaganymi formalnościami, zarówno w Polsce jak i wybranym kraju, zdejmując z klienta ryzyko organizacyjne. Wiarygodność i doświadczenie CARGOSPED-u gwarantują, że ładunek niezależnie od charakteru, bezpiecznie i na czas dotrze do celu.



myślimy logistycznie



terminale pole możliwości



intermodal siła partnerstwa



spedycja przestrzeń rozwiązań



Portowe wyzwanie dla kolei

FRANCISZEK NIETZ

Transport kolejowy przez wiele lat dominował w obsłudze polskich portów morskich. W 2005 r. udział tego typu transportu w ogólnej masie przeładowywanych towarów w Szczecinie i Świnoujściu wynosił 67% (transport drogowy - 23%), aby w 2009 r. spaść do 46%. Podobną tendencję odnotowywały porty Wschodniego Wybrzeża.

Bardzo dobry dla polskich portów 2010 r. i nienajgorszy 2011 r. stwarzały nadzieje na odwrócenie tego trendu. W 2010 r. w porcie gdańskim, który odnotował wzrost obrotów aż o 44%, udział transportu szynowego w masie obsługiwanych ładunków wyniósł zaledwie 23%, natomiast w Szczecinie i w Świnoujściu wzrósł do 56,5%. W 2011 r. na Zachodnim Wybrzeżu udział kolei w obsłudze obu portów wyniósł ok. 50% (według danych za 11 miesięcy), w obsłudze Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) Gdynia - 37%, Deepwater Container Termi-

nal (DCT) Gdańsk - 26% i Gdynia Container Terminal (GCT) - 14%.

Wskaźniki te świadczą, że operatorzy kolejowi, przewoźnicy intermodalni i spedytory zaczynają dostrzegać możliwości transportowe istniejące w obsłudze kolejowej polskich portów morskich, choć wykorzystanie tego potencjału odbiega wciąż od oczekiwań zarządów portów i działających na ich terenie terminali, dla których naturalnym zapleczem transportowym powinna być kolej. Do kategorii tzw. pobożnych życzeń można zaliczyć wciąż opinię wygłoszoną na forum Sejmu przez poprzedniego ministra infrastruktury **Cezarego Grabarczyka**, który przekonywał posłów, iż „w obsłudze portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni dominującą pozycję zajmuje transport kolejowy”.

Nie sprzyjają temu jednak zmiany w strukturze towarów przeładowywanych w naszych

portach, odnotowane w ostatnich latach. Jak podkreśla **Krzysztof Pietrzak**, pracownik naukowy Akademii Morskiej w Szczecinie, „spadek udziału ładunków masowych w obrotach portów na rzecz zwiększania udziału ładunków typu drobnicowego, w tym ładunków zjednostkowanych, wpływa na zmniejszenie roli kolei w ich obsłudze”. W strukturze ładunków obsługiwanych w portach Zachodniego Wybrzeża, w których kolej stara się utrzymać dominującą pozycję, przeważają towary masowe. W Gdyni i w Gdańsku natomiast z roku na rok coraz większą rolę odgrywają ładunki przewożone w kontenerach. Ub.r. był dla trzech największych terminali, DCT, BCT i GCT, wręcz znakomity. Obroty wzrosły z ok. 1 mln TEU w 2010 r. do 1,35 mln TEU w 2011 r.

Jest to spore wyzwanie dla przewoźników kolejowych, którzy - jak podkreśla K. Pietrzak - muszą zdecydować się na specjalizację w określonych grupach ładunków masowych lub drobnicowych, aby stawić czoła silnej konkurencji ze strony transportu samochodowego. Firmy realizujące kolejowe przewozy z portów, takie jak PKP Cargo, PCC Intermodal, Spedcont, DB Schenker Rail Polska czy CTL Logistics, starają się wykorzystać atut tej gałęzi transportu, bardziej opłacalnej od przewozów drogowych na dystansach powyżej 300 km, rozwijając połączenia na kierunku wschód-zachód czy północ-południe, nie tylko z terminalami lądowymi w Polsce, ale także wykraczające poza granice kraju.

I tak np. PCC Intermodal, które nie ma licencji na przewozy kolejowe i korzysta z usług spółki Lotos Kolej, uruchomiło 5 grudnia kontenerowe połączenie kolejowe z Kutna do Moskwy. Umożliwia ono szybki transport kontenerów przeładowywanych m.in. w ter-



minalach Gdańsk i Gdyni do odbiorców rosyjskich. Gdyńska spółka planuje również uruchomienie połączenia prowadzącego poprzez terminale w Kutnie i Gliwicach do Sopran na Węgrzech i do słoweńskiego portu Koper.

- *W ten sposób połączone zostaną trójmiejskie terminale portowe z usytuowanymi nad Adriatykiem i Morzem Śródziemnym* - wyjaśniał **Jarosław Kubiczek**, dyrektor ds. rozwoju PCC Intermodal.

Obecnie terminale tego operatora w Kutnie i Gliwicach zapewniają obsługę kontenerów przewożonych na szlaku Gdańsk - Katowice - Żylna na Słowacji.

Własne połączenie kolejowe na trasie Śląsk - Gdynia wprowadził Rohlig Suus Logistics, a Maersk Polska, przedstawiciel globalnego armatora Maersk Line, uruchomił pod koniec stycznia br., pierwszy pociąg wiozący ładunki w kontenerach z DCT do terminalu holenderskiej firmy Schavemaker Cargo w Kątach Wrocławskich. Partnerem Maerska przy realizacji tego projektu jest spółka spedycyjna Prokont.

Według optymistycznych prognoz, w 2015 r. przez nasze porty powinno przejść ok. 2,6 mln TEU. Czy polska kolej będzie w stanie przewieźć takie ilości? Czy do tego czasu dysponować będziemy zmodernizowaną siecią połączeń doportowych, a polityka transportowa zacznie efektywnie sprzyjać operatorom intermodalnym i spedytorom? W tym względzie można żywić pewne nadzieje, choć dotychczasowe fakty nie stwarzają zbyt mocnych podstaw do optymizmu. **Andrzej Massel**, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, uważa, że spełnić trzeba kilka warunków aby skłonić nadawców ładunków do lepszego wykorzystania kolei, jako środka transportu w głąb kraj: poprawić stan infrastruktury kolejowej prowadzącej do portów, zdolność przepustową tej infrastruktury i jej wydolność. Jeśli nie możemy zasadniczo obniżyć kosztów dostępu do infrastruktury, przynajmniej trzeba zapewnić

ich stabilność w perspektywie kilkuletniej. Zmienić powinna się też kosztowa relacja przewozów koleją w stosunku do innych środków transportu.

Poprawie dostępu do portów morskich od strony lądu służyć mają działania 7.2, prowadzone w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLIS). Przewidują one m. in. budowę, przebudowę lub modernizację linii kolejowych łączących porty morskie z krajową siecią transportową oraz infrastruktury kolejowej na terenie portów. Zarządy portów i terminali kontenerowych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu przykładają coraz więcej uwagi w swych planach inwestycyjnych do poprawy wewnątrzportowej infrastruktury kolejowej i przeznaczają na to coraz więcej środków. Gorzej natomiast wygląda sytuacja z infrastrukturą podlegającą państwowemu zarządcy - PKP Polskim Liniom Kolejowym.

I tak dopiero w przyszłym roku rozpoczyna się prace budowlane w ramach, współfinansowanego przez Unię Europejską, projektu „Poprawa dostępności kolejowego połączenia do portu Gdańsk (most plus dwutorowa linia kolejowa)”. Realizacja tej inwestycji umożliwi wzrost przepustowości linii kolejowej Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny. Powinny ona zakończyć się w 2014 r., tak, aby mogła być rozliczona z Brukselą do końca 2015 r.

Natomiast na lata po 2013 r. przesunięta została kluczowa dla przewozów kolejowych na linii Północ-Południe (do portów w Szczecinie i Świnoujściu), modernizacja linii C-E59 (Międzyzlesie - Wrocław - Głogów - Kostrzyn - Szczecin). Zakończono jedynie pierwszy etap prac związanych z przygotowaniem projektu modernizacji tej linii. Po 2015 r. modernizowany miał być odcinek Szczecin - Świnoujście. Linia ta była początkowo

planowana do kompleksowej modernizacji i tak zapisano to w POLIS. Koszty realizacji tego projektu, wycenione na 7 mln euro za km trasy, okazały się jednak zbyt wysokie. W tej sytuacji Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, inwestycję tę zakwalifikowało jako rewitalizację.

- *Będziemy starali się to jeszcze zrobić w obecnej perspektywie budżetowej 2007-2013, przywracając na tej trasie prędkość 100 km/godz. i zapewniając przejazd pociągów towarowych o pełnym nacisku na oś* - zapewniał A. Massel.

Wymaga to jednak zgody Komisji Europejskiej, co nie jest bynajmniej takie pewne. W tej sytuacji przez najbliższe lata niezadowalający, a zdaniem niektórych katastrofalny, stan infrastruktury kolejowej na linii CE-59 i niska prędkość handlowa oraz związana z tym niewystarczająca przepustowość ciągów transportowych na tym szlaku nie pozwolą kolei na konkurencję z transportem drogowym.

Dla operatorów korzystających z tego szlaku jednym pocieszeniem może być fakt, że w sierpniu 2011 r. podpisana została umowa na wymianę i modernizację ok. 50% torów kolejowych w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Prace, wykonywane przez niemiecką firmę Schwebbau kosztem 65,5 mln zł zakończone zostaną w 2014 r. Na nowo zbudowanych zostanie 26 km torów, a 9 km będzie wyremontowanych.

Franciszek Nietz

PEŁNA LOGISTYKA KONTENERÓW MORSKICH
WŁASNE TERMINALE
PRZEWOZY KOLEJĄ KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE
INTERMODALNE DOSTAWY KONTENERÓW:
- JUST IN TIME, - DOOR TO DOOR
OBSŁUGA SPEDYCYJNA NA TERMINALACH WŁASNYCH I OBCYCH
TRANSPORT SAMOCHODOWY SPECJALNY – W TYM ŁADUNKÓW Z PRZEKROCZONĄ SKRAJNIĄ ŁADUNKOWĄ
KONKURENCYJNE CENY I NAJKRÓTSZY CZAS TRANSPORTU

PROKONT

PROKONT Sp. z o.o.
ul. Hutnicza 35, 81-061 Gdynia
tel./fax +48 58 621 35 34
office@prokont.pl

PROKONT = INTERMODAL

Jeden z największych spedytorów kolejowych

TERMINAL KONTENEROWY WŁOCŁAWEK
ul. Kolejowa 4, 87-802 Włocławek, mob. +48 600 340 623, wloclawek@prokont.pl

TERMINAL KONTENEROWY I PLAC SKŁADOWY GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY:
ul. Sucharskiego 1, 80-801 Gdańsk, tel. +48 607 400 105, gdansk@prokont.pl

Kontenerowa współpraca

także cotygodniowe połączenie z Rotterdamu przez Kutno do Moskwy, zapewniając szybki transport ładunków do odbiorców rosyjskich. Kolejnym krokiem ma być uruchomienie regularnego połączenia w korytarzu transportowym Bałtyk - Adriatyk. Pierwszy pociąg w kierunku węgierskiego Sopronu, a stamtąd do słoweńskiego Kopru, ma ruszyć wiosną br. W ten sposób trójmiejskie terminale staną się dostępne na klientów i ładunków z rejonu Europy południowo-wschodniej.

Początek współpracy obu firm sięga 2009 r., gdy jakość serwisu przewozowego świadczonego przez innych operatorów nie spełniała wymagań PCC Intermodal. Postawiono wtedy na współpracę z Lotos Kolej. Na początku, do składów z paliwem obsługiwanych przez gdańskiego przewoźnika, jadących na południe Polski, dołączane były 300-m grupy wagonowe do przewozu kontenerów. Kolejnym krokiem było uruchomienie całopociągowych przewozów kontenerowych z Gdyni na Górny Śląsk. Z każdym miesiącem połączeń było coraz więcej, tak że obecnie Lotos Kolej realizuje przewozy na zlecenie PCC Intermodal na niemal wszystkich krajowych relacjach obsługiwanych przez gdyńskiego operatora. Jak podkreślają szefowie obu firm, mimo że działały one w nieco innych obszarach rynku kolejowego, łączyło je podobne postrzeganie biznesu. Obie spółki przywiązują dużą wagę do jakości i efektywności przewozów. I to zaowocowało współpracą. W tym przypadku chodziło o zapewnienie klientom serwisu intermodalnego na europejskim poziomie.

PCC Intermodal konsekwentnie wdraża strategię rozwoju, której zwieńczeniem ma być budowa suchego portu w Zajączkowie Tczewskim, na zapleczu portów morskich Trójmiasta. Będzie to największe tego typu przedsięwzięcie w Polsce i jedno z największych w naszej części Europy. Zapewni możliwość współpracy z wieloma partnerami (zarówno polskimi, jak i zagranicznymi), którzy już dzisiaj zainteresowani są inwestycją. Co ważne, Intermodal Container Yard (ICY) jest tak pomyślany, aby wspierać rozwój regionu pomorskiego i usprawnić ruch kontenerowy z portów morskich w głąb kraju. Będzie to obiekt ogólnodostępny, silne i stabilne ogniwo w łańcuchu dostaw.

Natomiast Lotos Kolej dynamicznie inwestuje w coraz bardziej nowoczesny park lokomotyw. Obecnie eksploatuje ok. 100 maszyn, z czego 1/3 to najnowocześniejsze pojazdy (dopuszczane do użytku nie tylko w Polsce, ale również w Niemczech i Austrii). Ponadto, w 2011 r. obsłużył łącznie ok. 10,5 mln t towarów, a w br. powinno to być ponad 11mln t.

(FP)

Ponad 140 tys. TEU przewiozła w 2011 r. spółka PCC Intermodal. Oznacza to, że obsłużyła o 23% więcej TEU niż rok wcześniej. To efekt zarówno inwestycji spółki, ożywienia przewozów, ale także tendencji do zwiększenia transportu ładunków w systemie intermodalnym. Z tego blisko 83 tys. TEU przewieziono w relacjach krajowych. Prawie wszystkie te połączenia, na zlecenie PCC, obsługuje Lotos Kolej. W sumie ta gdańska spółka organizuje przejazd średnio 60 pociągów tygodniowo. Dzięki temu posiada ponad 22% udział w rynku przewozów kontenerów kolejną w Polsce oraz plasuje się w pierwszej trójce krajowych przewoźników kolejowych pod względem wykonanej pracy.

Obecnie PCC Intermodal uruchamia na terenie Polski codzienne pociągi z portów

morskich w Gdańsku i Gdyni w głąb kraju oraz pociągi wahadłowe między terminalami lądowymi. Na zlecenie PCC Intermodal spółka Lotos Kolej obsługuje głównie połączenia między terminalami portowymi w Gdańsku i Gdyni a terminalami przeładunkowymi w Gliwicach, Brzegu Dolnym i do granicy we Frankfurcie nad Odrą, a przede wszystkim z nowoczesnym, oddanym do użytku jesienią ub.r., terminalem w Kutnie. Oczywiście, są to jedynie główne relacje. Kompletna siatka połączeń obejmuje cały kraj. Niewykluczone również, że w najbliższej przyszłości współpraca obejmie także realizację połączeń międzynarodowych. Tym bardziej, że PCC Intermodal obsługuje również regularne połączenia intermodalne do portów w Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie, a od końca ub.r.



Henryk Gruca,
prezes
Lotos Kolej
Sp. z o.o.

PCC Intermodal to nowoczesny, solidny i wiarygodny partner biznesowy, działający w rozwijającej się branży przewozów intermodalnych, świadczący kompleksowe usługi serwisu intermodalnego na najwyższym poziomie, tworzący nową jakość. Nasza dotychczasowa współpraca poczyniwszy od 2009 r. opiera się na uczciwych, solidnych relacjach. PCC Intermodal dała się poznać jako otwarty, rzetelny partner w codziennej współpracy.



Dariusz Stefański,
prezes
PCC
Intermodal SA

Lotos Kolej to solidny przewoźnik i wiarygodny partner. W każdym biznesie, a w branży TSL w szczególności, liczą się przede wszystkim ludzie, a na fachowość i otwartość kolegów z Lotos Kolej zawsze możemy liczyć. Współpraca naszych firm oparta jest na partnerstwie i wzajemnym zaufaniu. Mimo twardych handlowych negocjacji i nieraz trudnych biznesowych decyzji, niezmiennie cenimy sobie otwartość, uczciwość i staranność jaką obserwujemy w działaniach kierownictwa i pracowników Lotos Kolej.

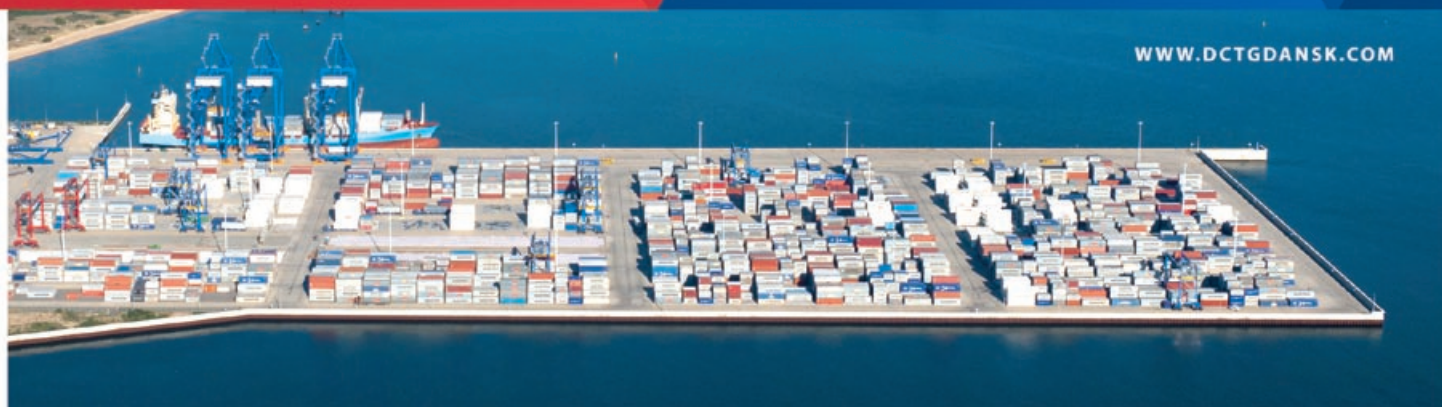


Twoja Brama na Bałtyk



DCT.GDANSK.SA
Deepwater Container Terminal Gdansk

WWW.DCTGDANSK.COM



SPEDCONT

BIURO ZARZĄDU: 91-334 Łódź, ul. Limanowskiego 121
tel. 42 640 75 12, 42 653 95 50
fax 42 640-75-11
info@spedcont.com.pl • www.spedcont.com.pl



solidna
firma 2014



- krajowe i międzynarodowe kolejowe przewozy ładunków konwencjonalnych
- kolejowe przewozy kontenerów z portów polskich do terminali krajowych i na bocznicę klientów
- obsługa terminalowa i dowozowa w Łodzi, Poznaniu, Warszawie, i Sosnowcu
- spedycja drogową ładunków na terenie Europy (CMR)
- specjalność: przewozy do krajów b.WNP, Mongolii, Kazachstanu, Uzbekistanu i innych
- obsługa terminalowa ładunków konwencjonalnych na naszych terminalach
- przewozy po magistrali transsyberyjskiej
- wynajem i sprzedaż kontenerów
- usługi agencji celnej i składu celnego w Łodzi

TERMINALE KONTENEROWE

ŁÓDŹ OLECHÓW

93-235 Łódź, ul. Tomaszowska 60
tel. 42 649-13-62, 42 649-20-57
fax 42 649-11-52
e-mail: tklodz@spedcont.com.pl

WARSZAWA GŁÓWNA TOWAROWA

01-237 Warszawa, ul. Ordona 2a
tel. 22 474 57 11, 22 474 68 11
tel./fax 22 836-81-31, 22 836-53-36
e-mail: tkwarszawa@spedcont.com.pl

POZNAŃ GARBARY

61-758 Poznań, ul. Północna 1
tel. 61 851-70-61, 61 863-54-51
tel./fax 61 852-33-72,
e-mail: tkpoznan@spedcont.com.pl

SOSNOWIEC POŁUDNIOWY

41-200 Sosnowiec, ul. Kościelna 60
tel. 32 293-30-65, 32 293-30-64
fax 32 293-30-63
e-mail: tksosnowiec@spedcont.com.pl

AGENCJA KONTENEROWA

GDYNIA PORT/GDAŃSK/SZCZECIN

81-127 Gdynia, ul. Kwiatkowskiego 60
tel./fax 58 621-34-12, 58 621-32-08,
tel. 58 665-63-00, 58 721-22-58
e-mail: akgdynia@spedcont.com.pl

KONTENEROWY PUNKT GRANICZNY

MAŁASZEWICZE

21-540 Małaszewicze
tel./fax 83 375-01-90
tel. kom. 607-068-868
e-mail: kpg@spedcont.com.pl



WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI

- ✓ SPEDYCJA MORSKA
- ✓ SPEDYCJA LOTNICZA
- ✓ SPEDYCJA LĄDOWA
- ✓ LOGISTYKA MAGAZYNOWA
- ✓ AGENCJA CELNA