

## Rosną kolejowe przewozy intermodalne

W 2017 r. przetransportowano ponad 1 mln jednostek ładunkowych.

STRONA 2



LOGISTYKA

## Dobre wyniki operatora logistycznego za 2017 r.

20-procentowy wzrost sprzedaży w Polsce.

STRONA 6



WYWIAD

## Chcemy włączyć się w budowanie międzynarodowego rynku intermodalu

Planujemy pozyskanie nowoczesnych lokomotyw elektrycznych.

STRONA 10



# PGT

Polska Gazeta Transportowa

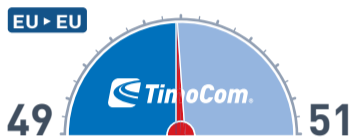
25 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



### BAROMETR RYNKOWY



#### Hossa trwa

W tym tygodniu barometr transportowy wykazał wzrost udziału ofert frachtów do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych. Zwyżka wynosi 2% zatem obecna relacja to 49:51. W eksporcie spadki dotknęły: Czech (-5%), Holandii i Ukrainy (-1%). Na plusie są: Francja (+9%), Rosja (+6%), Litwa (+5%), Niemcy i Belgia (po +1%). Import z przewagą wzrostów: Ukraina (+25%), Holandia (+7%), Litwa i Czechy (po +6%), Francja (+2%), Niemcy oraz Belgia (po +1%). Na minusie jest jedynie Rosja (-5%).

więcej str. 4

### LICZBA TYGODNIA

# 1,072 mld zł



To kwota, za którą firma Salini Impregilo S.p.A. ma wykonać projekt i wybudować drogę ekspresową S7 granicą województwa świętokrzyskiego-Kraków, na odcinku III węzeł Widoma (bez węzła) – Kraków (z włączeniem do węzła Igołomska), o długości ok. 18,3 km. Oferta włoskiej firmy zwyciężyła w przetargu, w którym startowało 11 podmiotów. Spółka z Mediolanu ma wykonać zadanie w ciągu 34 miesięcy od daty zawarcia umowy, z gwarancją jakości na 10 lat.

## Porozumienie w sprawie pracowników delegowanych

PE, KE i Rada UE przedstawiły wspólne stanowisko



Fot.: Archiwum PGT

CEZARY BANASIAK

Pracownicy delegowani to gorący temat, do którego wracamy wielokrotnie w ciągu ostatnich dwu lat. Tym razem powodem jest wspólne stanowisko Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej.

Niestety, treść porozumienia głównych instytucji unijnych była do przewidzenia – nie ma większych szans na odwrót od radykalnych zmian. I, jak zwykle, jedni się cieszą, inni mają powody do obaw.

**Uczciwiej i równiej?** Wstępne porozumienie PE, KE i Rady UE ws. reformy pracowników delegowanych bierze pod uwagę interesy wszystkich stron – pracowników i pracodawców ze Wschodu i Zachodu UE – powiedziała na konferencji prasowej, która odbyła się 1 III w Brukseli, komisarz ds. zatrudnienia i spraw społecznych Marianne Thyssen. – Podstawą proponowanego przez nas uzgodnienia było od początku podejście „takie samo wynagrodzenie za taką samą pracę”. Wierzę, iż nasze propozycje zmian w dyrektywie przysłużą się uczciwemu i lepiej działającemu rynkowi pracy w całej Europie.

Teraz poszczególne państwa członkowskie w Komitecie Stałych Przedstawicieli mają czas na zapoznanie i rozpatrzenie porozumienia, a następnie zajmą się nim Parlament Europejski.

**Lepiej, czyli gorzej.** Oczywiście można przyjąć, iż porozumienie to zaledwie początek i jeszcze nic nie zostało „przyklepane”, niemniej trend jest właściwie niezmienny. KE cały czas opiera się na założeniu, że pracownik „w drodze” musi być tak samo traktowany jak „miejscowy”, co oczywiście dobrze brzmi, ale w praktyce, a przede wszystkim w kontekście różnic możliwości finansowych pomiędzy różnymi krajami, oznacza najzwyczajniej wycofywanie się przedsiębiorstw reprezentujących biedniejsze kraje z rynków bogatszych. Nie trzeba być prorokiem, by taki scenariusz przewidzieć.

Poza zmianami w płacach, przedmiotem rozmów instytucji unijnych były też ustalenia dotyczące np. czasu w jakim dany pracownik będzie mógł być w delegacji. Rada UE uważa, iż okres ten powinien wynosić rok z możliwością przedłużenia o kolejne 6 miesięcy, co zresztą przyjęto przy sprzeciwie Polski, Węgier, Litwy i Łotwy. Parlament Europejski wniósł, by wydłużyć delegowanie do 24 miesięcy, z możliwością dodania czasu potrzebnego np. na dokończenie danej pracy. Jeszcze jednym z problemów jest czas jaki mają mieć wszyscy na wdrożenie nowych przepisów – propozycja PE wynosiła 2 lata, natomiast Rada UE była nieco pobłażliwsza sugerując 36 miesięcy, plus ko-

lejnych dwanaście na dostosowanie się przez firmy.

**Interesy.** Na ostateczne ustalenia oczywiście jeszcze poczekamy, a na razie brak w tej sprawie oficjalnego komunikatu polskiego rządu i Ministerstwa Infrastruktury (tuż przed oddaniem gazety do druku, tydzień po ogłoszeniu porozumienia). Z drugiej strony czy rzeczywiście jest co komentować? Nie jest też tajemnicą, że ogólnie jesteśmy na „nie” w większości postulatów zgłaszanych przez bogatszych członków UE, dostrzegając iż za ładnymi hasłami idzie zwykły protekcjonizm i chęć zastąpienia swoimi pracownikami tych tańszych (zbyt tanich).

Minister Andrzej Adamczyk rozmawiał 2 III (czyli dzień po ogłoszeniu porozumienia PE, KE i Rady UE) w Warszawie z francuską minister ds. transportu Élisabeth Borne, a głównym tematem spotkania były właśnie tematy o pracownikach delegowanych. Kraje unijne powinny wypracować zrównoważone przepisy w zakresie Pakietu Mobilności, które gwarantowałyby odpowiednią elastyczność stanowiącą podstawę efektywnego funkcjonowania branży, i jednocześnie pozwoliły na zapewnienie godziwych warunków socjalnych dla kierowców – powiedział po rozmowach minister. Czyli – my swoje, a Unia swoje.

### AKTUALNOŚCI

#### Świętokrzyskie powiększa tabor

Przedstawiciele samorządu województwa świętokrzyskiego i firmy Newag S.A. podpisali w ubiegłym tygodniu umowę dotyczącą dostawy 2 nowych czterocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Wartość kontraktu opiewa na kwotę 44,4 mln zł. Nowosądecki producent wygrał przetarg ogłoszony w grudniu 2017 r. Przypominajmy, że w ubiegłych latach Newag dostarczył już dla tego regionu sześć pojazdów szynowych. Nowe zestawy będą przekazywane etapowo. Dostawa pierwszego została przewidziana już na 25 X tego roku, natomiast drugi zostanie dostarczony do 25 II 2019 r. Zakup taboru zostanie sfinansowany ze środków Funduszu Kolejowego oraz środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020. Po dostarczeniu nowych pojazdów Świętokrzyskie będzie właścicielem łącznie 15 nowoczesnych pojazdów z napędem elektrycznym.

#### Fundusz rozwoju dróg śródlądowych

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, Marek Gróbarczyk, zapowiedział utworzenie specjalnego funduszu rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Będzie on finansował inwestycje związane z przywracaniem żeglowności rzekom. Chcemy wprowadzić obligacje długoterminowe, czyli obligacje inwestycyjne, które wygenerują pieniądze pod konkretną inwestycję. Będą one zabezpieczone przez państwo – poinformował minister. Póki co nie przesądzone do kogo kierowane byłoby obligacje, kwestia ta jest obecnie omawiana z Komisją Nadzoru Finansowego, Narodowym Bankiem Polskim, Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju oraz z Giełdą Papierów Wartościowych. Fundusz ma funkcjonować w oparciu o ustawę, której założenia zostały przygotowywane w resorcie i rozslane do konsultacji. Chcemy ją przyjąć w pierwszej połowie tego roku – stwierdził Gróbarczyk. Ministerstwo planuje też powołanie Morskiego Funduszu Inwestycyjnego, skierowanego do armatorów i Funduszu Portowego, wspierającego porty morskie i śródlądowe. Resort kończy właśnie prace nad stosowną ustawą.

MM

# CIMC VEHICLES

Driving New Value, Moving the World



CIMC Trailer Poland Sp. z o.o. ul. Handlowa 21, 81-061 Gdynia tel.: +48 58 760 26 00

www.cimc.pl



# Chcemy włączyć się w budowanie międzynarodowego rynku intermodalu

Z GRZEGORZEM BOGACKIM, prezesem zarządu i dyrektorem zarządzającym spółki CTL Logistics, rozmawia Hubert Hryniewicz

Gratulujemy wyboru na stanowisko prezesa CTL Logistics. Przed Panem realizacja nowej strategii biznesowej Grupy. Jakie będą największe wyzwania?

Dziękuję. Jest to dla mnie oczywiście dużym wyróżnieniem, że inwestorzy zaufali mi powierzając kierownictwo spółki w tak ważnym dla firmy czasie.

Grupa CTL Logistics od niespełna 2 lat przechodzi reorganizację niezbędną do konkurowania na zmieniającym się rynku. Dokonałiśmy gruntownej restrukturyzacji naszych spółek, skupiając się głównie na aktywach logistycznych, poprawie ich rentowności. Uruchomiliśmy program inwestycyjny, w ramach którego zamierzamy unowocześnić nasz tabor. W celu poprawy jakości zarządzania Grupą przenieśliśmy także główną siedzibę spółki do Sosnowca, gdzie centralizujemy naszą działalność.

Dzięki zmianom, do których należało też powołanie nowych menedżerów, zamierzamy zrealizować nową strategię rozwoju.

Jakie są jej założenia?

Do głównych celów strategii należy zwiększenie możliwości operacyjnych, a co za tym idzie poprawa wyników poszczególnych spółek Grupy, w tym przede wszystkim tych świadczących obsługę logistyczną. Poza tym konkurowanie ceną, ale również jakością realizowanych usług, uelastycznienie naszych struktur, aby można było łatwiej i szybciej reagować na zmiany na rynku TSL oraz rozwój Grupy na nowych rynkach i w nowych obszarach.

Pozyskaliście doświadczonego menedżera na rynku kolejowym – Andrzeja Pawłowskiego, byłego wiceprezesa PKP PLK. Rozumiem, że ta nominacja miała związek ze wspomnianą nową strategią Grupy?

Dokładnie tak. Udało się nam przekonać Andrzeja Pawłowskiego, aby pokierował spółką CTL Północ, zarządzając naszą działalnością w bocznicach, terminalach i w portach, a także, aby objął funkcję doradcy zarządu CTL Logistics.

Jako doradca jest on odpowiedzialny za pomoc w budowie nowej strategii Grupy i jeszcze bardziej optymalne wykorzystanie posiadanych przez nas zasobów.

Czy wspomniana optymalizacja administracji Grupy poprzez skupienie całej organizacji w jednej lokalizacji w Sosnowcu przyniosła oczekiwane efekty?

Skupienie w jednej lokalizacji głównych zasobów organizacyjnych spółki było elementem strategii biznesowej naszej firmy. Celem była optymalizacja procesów zarządzających w Grupie i to udało się osiągnąć.

W maju 2017 r. przenieśliśmy się z Katowic do sosnowieckiego biurowca przy ul. Długiej, gdzie była zlokalizowana siedziba spółki CTL Maczki-Bór. Obiekt ten stał się teraz ośrodkiem zarządczo-operacyjnym całej Grupy CTL. Znajduje się w nim siedziba Zarządu Grupy, dział handlowy, administracja, jak również Control Tower – centrum operacyjne CTL Logistics.

Co konkretnie dało to firmie?

Dzięki podjętej decyzji poprawiliśmy komunikację między poszczegól-

nymi obszarami firmy oraz umożliwiłiśmy doskonalenie procesów zarządzających, aby jeszcze sprawniej i efektywniej odpowiadać na potrzeby zmieniającego się rynku oraz naszych klientów.

Widzimy wymierne korzyści wynikające z tej decyzji, które na pewno będą procentowały w dłuższej perspektywie.

Który z siedmiu segmentów działalności CTL Logistics jest obecnie najważniejszy? Przed którym rysują się największe perspektywy?

Wszystkie segmenty są dla nas istotne, ponieważ dzięki nim świadczymy kompleksowe usługi na rynku transportowo-logistycznym. O koncentracji na wybranych segmentach nie chciałbym mówić, ponieważ wciąż trwają prace nad nową strategią biznesową Grupy CTL Logistics i dopiero po jej zdefiniowaniu będziemy mogli opowiedzieć o konkretnych planach.

Jesteśmy kompleksowym operatorem logistycznym, którego trzonem działalności pozostają przewozy towarów koleją. Zamierzamy jednak także rozwijać usługi w zakresie zarządzania bocznicami i terminalami przeładunkowymi, a także włączyć się aktywnie w budowanie międzynarodowego rynku transportu intermodalnego.

Jak wygląda obecnie sytuacja taborowa spółki? Jakie inwestycje planujecie?

Domyślam się, że pyta Pan o ewentualne problemy z węglarkami, których doświadczali niedawno inni przewoź-



## NASZ ROZMÓWCA

- Ukończył Akademię Ekonomiczną w Krakowie na dwóch kierunkach: zarządzanie/rachunkowość oraz ekonomia/finanse i bankowość.
- Na tej samej uczelni ukończył Europejskie Studia Menedżerskie.
- Uzyskał również tytuł MBA na Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu.
- Do Grupy CTL Logistics dołączył w 2015 r. jako dyrektor ds. strategicznych i rozwoju.
- We wrześniu 2015 r. objął w CTL Logistics stanowisko dyrektora ds. ekonomicznych i głównego księgowego.
- Od lipca 2016 r. pełnił także obowiązki dyrektora zarządzającego spółki CTL Maczki-Bór S.A.
- Przed dołączeniem do grupy CTL Logistics pracował w Grupie Orlen.
- Pełnił również funkcję prezesa zarządu Ekonafit Sp. z o.o. i członka zarządu kilku spółek Grupy Orlen.
- Był także szefem projektu konsolidacji dwóch rafinerii – w Trzebinii i Jedliczu.

nicy? Nie odczuwamy w sposób znaczący braku wagonów, ponieważ regularnie wykonujemy naprawy taboru i wciąż optymalizujemy wykorzystanie posiadanych już zasobów.

Mamy natomiast w planach wymianę części taboru. Nasz inwestor podjął także decyzję o znaczących inwestycjach. Planujemy między innymi pozyskanie nowoczesnych lokomotyw elektrycznych i to zarówno na rynku polskim, jak i niemieckim. Dzięki nowym lokomotywom będziemy mogli obniżyć koszty utrzymania taboru i poprawić wskaźniki jego niezawodności.

W połowie 2017 r. zadebiutowaliście w przewozami na Bałkany. Czy ten kierunek ma szansę na dalszy rozwój?

Od kwietnia do lipca 2017 r. wykonywaliśmy transport 120-metrowych szyn dla klienta z Niemiec do Chorwacji, przecierając szlak na Bałkany. Dzięki długim przygotowaniom do obsługi tego kierunku, nasze pociągi mogły bez przeszkód

pokonać pół Europy. Kontrakt ten spowodował, że zdobyliśmy także niezbędne doświadczenie i nowe referencje.

Przyglądamy się kierunkowi na południe Europy, uznając go za bardzo atrakcyjny i nie wykluczamy uruchomienia kolejnych pociągów na Bałkany w przyszłości.

Czy rok 2017 był udany dla CTL Logistics? Powtórzycie dobre wyniki z 2016 r.?

Jest za wcześnie, aby informować o ostatecznych, pełnych wynikach Grupy CTL Logistics za rok 2017. Wstępne wskaźniki wskazują jednak, że będą one na oczekiwanym poziomie.

W ubiegłym roku skupiliśmy się na optymalizacji wewnętrznej, aby maksymalnie przygotować się na ożywienie na rynku przewozów, które obecnie obserwujemy. Rok 2018 będzie natomiast prawdziwym testem wprowadzanych przez nas obecnie zmian. Jestem przekonany, że zakończymy go sukcesem.

## Czy wraz z Centralnym Portem Komunikacyjnym powinny zostać wybudowane Koleje Dużych Prędkości?

Dr hab. DARIUSZ TŁOCZYŃSKI, prof. Uniwersytetu Gdańskiego, Katedra Rynku Transportowego



Głównym zadaniem systemu rail airport links jest obsługa pasażerów transportem kolejowym pomiędzy portem lotniczym a wybranymi punktami transportowymi aglomeracji, regionu czy kraju. Taki system komunikacji jest najbardziej pożądany przez pasażerów podróżujących na lotnisko – spełnia on oczekiwania w zakresie bezpośredniości, dostępności, niezawodności, szybkości, a przede wszystkim braku kongestii. Na atrakcyjność połączeń kolejowych do portu lotniczego wpływa także dostosowanie rozkładu jazdy pociągów do przylotów/odlotów samolotów na lotnisku.

W Polsce tylko kilka portów lotniczych ma zapewnioną obsługę dowozowo-odwozową realizowaną przez transport kolejowy, m.in. Warszawa, Kraków, Gdańsk, Lublin czy Olsztyn. W wypadku dwóch ostatnich lotnisk nasuwa się pytanie o efektywność takich połączeń. Czynnikiem wpływającym na uruchomienie takiego połączenia jest liczba pasażerów obsługiwanych przez port lotniczy (2 mln pasażerów). Lotniska w Olsztynie i Lublinie obsługują poniżej 1 mln pasażerów.

W Europie wszystkie duże porty są obsługiwane przez kolejowy system dowozowo-odwozowy. Są to albo połączenia dedykowane (Heathrow w Londynie, Manchester, Rzym), albo połączenia, gdzie port lotniczy jest jednym z punktów na trasie pomiędzy stacją początkową a końcową (Kolonia-Bonn, Amsterdam).

W wypadku dużych portów lotniczych istnieje konieczność posiadania sprawnego systemu dowozowo-odwozowego, opartego na transporcie kolejowym. Jednak kwestią wątpliwą jest przedstawiona przez rząd idea budowy CPK w Polsce wraz z systemem airport links.

Dr JAKUB MAJEWSKI, prezes Fundacji ProKolej



Koleje Dużych Prędkości powinny powstać nie równoległe, ale wcześniej niż CPK. A przedtem powinniśmy zakończyć program rewitalizacji głównych linii kolejowych. Bo jeśli nawet w perspektywie ma się wyczerpać przepustowość lotniska na Okęciu, to w pozostałych portach nadal pozostaną spore rezerwy. A sieć kolejowa nie tylko w rejonie stolicy, ale również innych aglomeracji, już dziś jest przepelniona.

Kolejowe inwestycje w dworce, terminale intermodalne czy tabor przynoszą efekt w postaci wzrostu przewozów. Ale nie można uruchomić nowych pociągów, bo brakuje przepustowości. Przez brak linii umożliwiających separację ruchu dalekobieżnego, regionalnego i towarowego kolej się zatyka. I problemu tego nie rozwiąże jedna punktowa inwestycja, lecz efektywna infrastruktura, tworząca efekt sieciowy o skali ogólnopolskiej.

W kraju bez większych przeszkód naturalnych, zwartym terytorialnie, z równomierną strukturą osadniczą, odległościami między głównymi ośrodkami w granicach 300 km i centralnie położoną stolicą, najefektywniejszym środkiem transportu powinna być kolej. Dziś statystyczny Polak podróżuje samolotem raz na rok, a pociągiem 8 razy częściej. I gdy prognozujemy podwojenie, czy potrójnienie tych wartości, warto pamiętać, że w Europie przewozy KDP rosną dwukrotnie szybciej niż rynek lotniczy.

Prof. ALEKSANDER ŚLADKOWSKI, Wydział Transportu Politechniki Śląskiej



Kluczową kwestią jest pytanie: czy korzystaniem z Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie zainteresowany pasażer, który mieszka w Aglomeracji Śląskiej lub w Małopolsce i korzysta z lotnisk w Pyrzowicach lub Balicach? Odpowiedź jest jednoznaczna – jeśli będą odpowiednie rejsy z tych lotnisk, to nie widzę takiej potrzeby. CPK może konkurować, jeżeli czas poprzedzający lot będzie porównywalny z czasem przygotowania do lotu z powyższych portów lotniczych. W tym celu można znaleźć rozwiązanie „kolejowe”.

Przewidywana sieć kolei dużych prędkości powinna zapewniać połączenie CPK z lokalnymi węzłami, np. z Katowicami, Krakowem, Szczecinem, Wrocławiem, Gdańskiem itp. Jednocześnie należy zapewnić regularne połączenie pociągami dużych prędkości (warunkowo nazywamy je Aeroekspresem), które muszą poruszać się pomiędzy hubem lokalnym a CPK bez żadnych postojów. Głównym zadaniem tego Aeroekspresu powinno być wykonywanie wszystkich funkcji poprzedzających lot, które są wykonywane na lotniskach. Zatem pasażer powinien mieć możliwość przejść kontrolę biletową w tym pociągu, nadać bagaż, przejść kontrolę bezpieczeństwa, celną oraz graniczną.

Nowoczesne środki techniczne pozwalają zrealizować to w granicach jednego pociągu, kiedy pasażer będzie przechodził pomiędzy oddzielnymi wagonami. W rezultacie taki Aeroekspres powinien wjeżdżać bezpośrednio do terminalu lotniczego, a pasażer musi podążać bezpośrednio do wejścia na pokład samolotu. Takie podejście pozwoli znacznie zaoszczędzić czas przed lotem i dla pasażera nie będzie istotnych różnic, czy latać z lokalnego lotniska, czy z CPK. Jednocześnie oczywistym jest, że cena biletu lotniczego musi zawierać wskazaną komunikację kolejową i być porównywalna do ceny biletu z lokalnego lotniska.

Dr ADAM STRUZIŃSKI, marszałek mazowiecki



W kilkuletniej Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego jest przewidziane połączenie nowego Centralnego Portu Lotniczego, który zawsze był, w naszej koncepcji, lokalizowany w przestrzeni między Łodzią a Warszawą, kolejami dużych prędkości (KDP).

Po przyjęciu przez rząd koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, logiczna i celowa jest więc budowa Kolei Dużych Prędkości między Łodzią a Warszawą.

Na wstępie byłby to etap początkowy z jedynym przystankiem na nowym lotnisku. Następnie KDP byłyby rozbudowywane do Wrocławia oraz Poznania.

Bardzo ważna, w mojej ocenie, byłaby budowa kolei dużych prędkości także na trasie Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Gdańsk. Obecnie trudno sobie wyobrazić duże lotnisko bez szybkiego połączenia kolejowego.