

# Euroterminal ma dobre położenie



Fot. Janusz Mincewicz

## ROZMÓWCA

- Urodził się 10 stycznia 1963 r.
- Absolwent Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach.
- W czasie swojej kariery zawodowej był: dyrektorem finansowym CTL Maczki-Bór Sp. z o.o., członkiem zarządu NTP SA, prezesem zarządu NTP Cibis Sp. z o.o. oraz prezesem zarządu Buczek Automotive Sp. z o.o.
- Od chwili powstania Euroterminalu w Sławkowie jest jego prezesem.
- Żonaty, ojciec 20-letniej córki.
- Hobby: architektura wnętrz, fotografia oraz kuchnia Dalekiego Wschodu.

Z Rafałem Klabuhnem, prezesem Euroterminalu w Sławkowie, rozmawia Janusz Mincewicz

**Budowa Euroterminalu kosztowała 100 mln zł. Jaki jest jego dotychczasowy bilans działalności?**

Jako spółka jesteśmy jeszcze bardzo młodą firmą, gdyż w tym roku mijają dopiero dwa lata naszej działalności. Natomiast jako centrum logistyczne z rozpoznawalną na rynku nazwą Euroterminal, funkcjonujemy już od przeszło 6 lat.

Przeprowadzone w tym okresie inwestycje, diametralnie zmieniły to miejsce, jakim była dawna baza przeładunkowa materiałów i surowców rudnych. Powstała nowoczesna infrastruktura przeładunkowa, którą obecnie doskonale wykorzystujemy, o czym mogą świadczyć nasze wyniki, które charakteryzują się kilkudziesięcioprocentowymi wzrostami przychodów rok do roku.

**Euroterminal jest jednym z największych terminali w Polsce. W jakim zakresie wykorzystujecie swój potencjał?**

Nasze maksymalne zdolności przeładunkowe kontenerów faktycznie są bardzo wysokie i wynoszą 240 tys. TEU. Ale ze względu na zachowanie właściwych proporcji między pracą eksploatacyjną, przeglądami technicznymi a jakością usług byliśmy zmuszeni do zmniejszenia przeładunków kontenerów.

W grupie przeładunków pośrednich towarów masowych nasz potencjał osiąga stan nasycenia. Również powierzchnia placów składowych jest praktycznie w pełni wykorzystana. Mamy natomiast rezerwę w zakresie przeładunków bezpośrednich towarów w relacji wagon-wagon, wagon-samochód.

**Sławków ma dobre położenie logistyczne, a LHS jest najdalej wysuniętą linią szerokotorową w Europie. W jej pobliżu jest lotnisko w Pyrzowicach, drogi ekspresowe i czteromilionowa, największa w Polsce, aglomeracja. Jak wykorzystujecie te atuty?**

Jednak naszym największym atutem jest położenie na linii wschód-zachód oraz dostęp do linii szerokotorowej LHS. Należy zaznaczyć, że wykorzystanie tego wyjątkowego położenia wymaga od nas ciągłego rozwiązywania problemów jakie pojawiają się przy współpracy z naszymi partnerami ze wschodu, jak chociażby wprowadzane ograniczenia w dostępie do parku wagonowego.

Lokalizacja Euroterminalu na przecięciu paneuropejskich korytarzy

transportowych (III i VI) pozwala na wykorzystanie naszego potencjału w transporcie ładunków na linii północ-południe. Euroterminal jest również ważnym ogniwem w rozwijanym projekcie nowego korytarza transportowego łączącego Bałtyk z Adriatykiem. To są atuty, których nie mają inne terminale i centra logistyczne.

**Wielkie nadzieje wiązało się z przejęciem z morza na kolej kontenerów przewożonych z Dalekiego Wschodu do Europy. Wtedy trafiłyby one na Magistralę Transsyberyjską a następnie do Sławkowa i dalej do zachodniej Europy. Jest szansa, by tak się stało?**

Magistrala Transsyberyjska już teraz stanowi ważny szlak łączący Daleki Wschód z Europą. Niestety, kontenery transportowane tą linią nie trafiają do Europy przez polskie terminale kontenerowe w takiej ilości, aby można było mówić o ich znaczącym udziale w transzycie ładunków ze wschodu do Europy. Na tym szlaku transportowym są wykorzystywane porty Litwy, Łotwy i Estonii, a przede wszystkim rosyjskie porty basenu Morza Bałtyckiego, jak Kaliningrad.

Staramy się zniwelować te niekorzystne dla nas proporcje. Prowadzimy rozmowy zmierzające do większego wykorzystania Euroterminalu przy transporcie ładunków z Dalekiego Wschodu. Jako przykład mogę podać wspólne działania z PKP LHS nad projektem pociągu „Nomad”, którym towary z Chin przez Kazachstan, Rosję, Ukrainę byłyby transportowane do Europy Zach. Szansa na rozwój takiego połączenia jest zauważalna nie tylko przez nas, ale również przez naszych klientów oraz partnerów – zarówno z krajów Europejskich, jak i ze Wschodu. Dla prawidłowego rozwoju potrzebny jest dobry klimat, także polityczny oraz współpraca wszystkich stron zainteresowanych tą drogą transportu kontenerów.

**Stosunkowo niedawno ruszyło kolejowe połączenie intermodalne Sławkowa z rosyjskim Brańskiem. To wspólne przedsięwzięcie firm Hupac Intermodal, Euroterminal Sławków, Ruskaja Trojka oraz kolei: rosyjskich RZD, ukraińskiej UZ i PKP LHS oraz Fesco Transportation Group. Jakie są jego perspektywy?**

Rozwój kolejowych połączeń intermodalnych stanowi bardzo ważny element europejskiej polityki transportowej. Wysyłki kontenerów w kierunku wschodnim były do niedawna realizowane przez nas w tzw. ruchu rozproszonym.

„Słowiański Ekspres”, będąc połączeniem typu block-train, jest niejako odzwierciedleniem wymagań i potrzeb klientów. Zapewniona jest w ten sposób realizacja usługi na wyższym poziomie, chociażby przez terminowe dostawy.

**Oferujecie kompleksowe usługi logistyczne, obejmujące organizację przewozów kombinowanych, depot armatorski oraz usługi agencji celnej. Czy to dobry kierunek działalności?**

Doświadczenia i analiza rynku wskazują, że jest to prawidłowy kierunek rozwoju. Prognozy dotyczące rozwoju transportu intermodalnego wskazują, że ten rodzaj transportu już zwiększa, i nadal będzie zdecydowanie zwiększał, swój udział w rynku w najbliższych latach. Usługi świadczone przez naszą agencję celną, oferta depotu armatorskiego, jak również serwisu naprawczego dla właścicieli kontenerów, stanowią bardzo ważny element łańcucha logistycznego w ofercie dla naszych klientów.

**Terminal obsługuje wahadłowe połączenia z portami bałtyckimi oraz z Europą Zachodnią. Jakie są perspektywy rozwoju tych połączeń?**

Uruchomione w ostatnich latach regularne połączenia z terminalami basenu Morza Bałtyckiego są efektem wzrostu znaczenia tego regionu na mapie transportowej głównych graczy na tym rynku tj. armatorów, np. Maerska. Jesteśmy optymistami, jeżeli weźmiemy pod uwagę ostatnie inwestycje w infrastrukturę terminalową m.in. w porcie gdańskim (DCT) i wspomniane wcześniej prognozy.

**Dysponujecie magazynami o powierzchni prawie 9 tys. m<sup>2</sup>. Czy zaspokajają one wasze potrzeby?**

Z racji roli, jaką odgrywamy w łańcuchu logistycznym, nasze magazyny pełnią głównie funkcje przeładunkowe oraz czasowego przechowywania, w których towar jest składowany krótko, w oczeki-

waniu na następny środek transportu. Tak więc zajętość powierzchni magazynowej zmienia się u nas bardzo dynamicznie, w zależności od towaru i jego przeznaczenia.

**Czy bliskość aglomeracji śląskiej, wraz z jej popytem na usługi transportowe, jest mocnym zabezpieczeniem dla przyszłości Euroterminalu?**

Nasze położenie na obrzeżach aglomeracji śląskiej jest kolejnym ważnym atutem, tym razem w ramach usług realizowanych w wymiarze lokalnym i regionalnym. Śląsk, ze swoją rozwiniętą infrastrukturą kolejowo-drogową, już teraz stanowi dla nas ważny i istotny fundament działalności.

Mamy dobre połączenia z siecią dróg, bo odległość do autostrady A4 wynosi zaledwie 10 km, a do drogi S1 8 km. Niedaleko położone są również porty lotnicze regionu. Kraków Balice znajduje się w odległości zaledwie 57 km, Katowice Pyrzowice jeszcze bliżej, gdyż tylko 44 km.

**Udziałowcami Euroterminalu zostały nie tak dawno spółki PKP Cargo i PKP LHS. Jak to wpłynęło na rozwój i działalność?**

Zaangażowanie kapitałowe narodowego przewoźnika, którym jest PKP Cargo, wskazuje bezpośrednio na to, jak ważną rolę spełnia i powinno spełniać w Polsce i Europie kolejowe miejsce styku tzw. szerokiego i normalnego toru. Jest to potwierdzenie znaczenia, jakie zajmuje na rynku usług logistycznych Euroterminal Sławków. Upatrujemy w tym wielką, perspektywiczną szansę dynamicznego rozwoju terminalu i naszej firmy. Jestem optymistą i wierzę, że nowi udziałowcy dobrze wpłyną, realizując przewozy, na dalszą działalność Euroterminalu.