

## Sławków: zadyszka przy ruskim torze

Tadeusz Gańczarczyk - 2008-12-30



Nowoczesny terminal, żeby się rozwijać, musi zarabiać na każdym ładunku, niezależnie od tego, jaki przewoźnik kolejowy czy drogowy chce go obsłużyć.

Sławków, miasteczko położone na wschodnim obrzeżu aglomeracji śląskiej, słynie od lat z posiadania w swych granicach najdalej wysuniętego na zachód końca tzw.

szerokiego toru (tj. o rozstawie szyn stosowanym w krajach byłego ZSRR - aż po Władywostok). Budowa w Sławkowie tzw. suchego portu dla całej Europy przedstawiana jest w mediach jako nasze potencjalne "wrota do Azji", jako wciąż niewykorzystana szansa. Wokół sprawy narosło wiele mitów, które weryfikuje dopiero osobista wizyta na końcu "ruskiego toru". Ba, ale którym końcu...

W Sławkowie są cztery terminale, należące do czterech podmiotów gospodarczych i każdy ma końcówkę szerokiego toru (patrz mapka na str. 98). W tym miejscu krzyżują się także kolejowe korytarze transportowe północ-południe i wschód-zachód.

"Wrota do Azji" oddalone są o kilka kilometrów od Wschodniej Obwodnicy GOP (trasa S-1) i drogi krajowej nr 94 Opole-Kraków. W niewielkiej odległości od Sławkowa są dwa duże porty lotnicze: Pyrzowice i Balice. Lokalizacja wręcz wymarzona dla wielkiego biznesu. Ostatnie lata dowiodły jednak, że nawet mając same atuty w ręce, można przegrywać partię. Czy w Sławkowie nastąpi przełom? - Aby Sławków był naprawdę istotnym punktem na mapie Europy, muszą być spełnione dwa warunki: musi być nowoczesny obiekt i muszą być klienci, którzy zechcą z niego korzystać - mówi **Paweł Podsiadło**, prezes Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa, właściciela i administratora Euroterminalu w Sławkowie. - Naszym zadaniem jest stworzenie warunków do funkcjonowania terminalu i chcemy to wykonać do końca tego roku. To ogromny proces inwestycyjny kosztujący ponad 80 mln zł.

Gdy w latach siedemdziesiątych Kombinat Metalurgiczny Huta Katowice przeżywał rozkwit, dla PKP pojawił się problem przewozowy. Zdecydowano się na budowę nowej linii wraz z całym zapleczem infrastrukturalnym i stacją graniczną z Hrubieszowa aż do Centralnego Składowiska Rud w Sławkowie. Z gospodarczego punktu widzenia inwestycja ta była jedną z najważniejszych budów lat 70., umożliwiała bowiem transport, bez przeładunku na granicy, siarki, rud żelaza i węgla.

- Infrastruktura, która była w Sławkowie, służyła wyłącznie do obsługi przeładunku rudy z Rosji i Ukrainy - przypomina **Janusz Nogowczyk**, wiceprezes CZH. - Była kompletnie niedostosowana do współczesnych potrzeb, a już szczególnie do funkcji centrum logistycznego.

To wszystko trzeba było zbudować i systematycznie to robiliśmy. Mimo że musieliśmy pokonywać szereg problemów, w tym natury własnościowej, jesteśmy blisko finału realizacji naszej koncepcji Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie.

### Magistrala stara, ale jara

Na temat LHS opinie są podzielone. Dla jednych to w miarę nowoczesna magistrala szerokotorowa, która dobrze spełnia swoją rolę i jest systematycznie modernizowana.

Dla innych to zaniedbana trasa, po której pociągi jeżdżą wolno i rzadko. O jej wydajności świadczą jednak fakty: według danych spółki PKP LHS z Zamościa, przepustowość linii wynosi 11 par pociągów na dobę. W roku 2007 odprawiono 2295 pociągów, w okresie trzech kwartałów 2008 r. aż 1 704.

Ile pociągów dotarło do Euroterminalu CZH? To... tajemnica handlowa. Przewożone towary w imporcie to głównie ruda żelaza, węgiel kamienny, wyroby metalowe, minerały surowe, wyroby pochodzące z ropy naftowej, w tym gazy skroplone, nawozy mineralne. Zaś na eksport jadą LHS-em koks i węgiel kamienny, szkło i wyroby ceramiczne, chemikalia, cement i materiały budowlane, artykuły włókiennicze i przemysłowe. Dopiero w październiku zmniejszone zapotrzebowanie na rudę żelaza z powodu dekoniunktury w przemyśle hutniczym ograniczyło transporty ze wschodu.

W planach PKP LHS jest szereg modernizacji, w tym automatyzacja linii i wprowadzenie dynamicznego rozkładu jazdy pociągów oraz sterowanie ruchem na linii z wykorzystaniem technologii GPS.

Standardem docelowym jest uzyskanie na linii LHS stałej prędkości rozkładowej 80 km/h na większości linii szerokotorowej.

Dziś składy poruszają się niemal cztery razy wolniej.

LHS kończy się w Sławkowie Południowym - stacji i dużej bazie przeładunkowej należącej do PKP LHS. Dalej szeroki tor przyjmuje formę pięciu odgałęzień.

Sławków Południowy to spory terminal logistyczny. Obsługuje przeładunki ładunków sypkich i sztukowych oraz jednostek ładunkowych transportu intermodalnego na styku torów szerokiego, normalnego i transportu drogowego. W ostatnich miesiącach jest terenem sporych inwestycji. Rozbudowa układu torowego umożliwi przyjmowanie zwiększonej liczby pociągów.

Nakłady inwestycyjne w 2007 roku wyniosły około 30 mln zł, a w roku 2008 mają zdecydowanie wzrosnąć. Możliwości techniczne Linii Hutniczej Szerokotorowej to przewóz 50 tys. kontenerów rocznie i przeładunek w stacji Sławków Południowy LHS 130 tys. kontenerów rocznie. Tak więc Sławków Południowy staje się poważnym konkurentem dla oddalonego o około trzy kilometry Euroterminalu należącego do Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa - miejsca, o którym wszyscy piszą i mówią jako o "suchym porcie w Sławkowie".

### **Otwarcie czy zamknięcie?**

Euroterminal CZH ma powierzchnię 142 ha. Obecnie jest jednym wielkim placem budowy. W styczniu 2008 roku oddano do użytku kompleks magazynowy.

W ramach kolejnego etapu budowy istniejąca płyta kontenerowa zostanie zwiększona o dalsze 13 tys. mkw. Na płycie stanie ogromna suwnica bramowa do przeładunku jednostek intermodalnych o udźwigu 40 t. Dobiega końca budowa kolejnej hali magazynowej o powierzchni 4,9 tys. mkw. z zapleczem technicznym.

- Inwestycje to realizacja naszej strategii i odpowiedź na rosnące zainteresowanie Euroterminalem, który spodziewa się w tym roku rekordowych obrotów. Po zakończeniu inwestycji, zdolność przeładunkowa terminalu przekroczy 120 tys. kontenerów - mówi Paweł Podsiadło.

W ostatnich miesiącach Sławków często trafiał na łamy gazet i nie za sprawą oddawania kolejnych obiektów terminalu, ale z powodu planów tzw. wrogiego przejęcia CZH przez PKP,

a właściwie przez spółkę PKP LHS z Zamościa, która zarządza szlakiem szerokotorowym.

Obecnie 76 proc. akcji CZH posiada Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP). Dla wykorzystania środków unijnych przyznanych Centrali w roku 2007 z przeznaczeniem na rozwój Euroterminalu, zdaniem resortu, konieczne stało się dokapitalizowanie spółki poprzez emisję dodatkowych akcji. Jednak zgodnie z zaskakującymi dla CZH planami Ministerstwa Skarbu akcje miała objąć nie ARP, lecz PKP. Były protesty, szum medialny i w końcu zrezygnowano z ministerialnego pomysłu, a potrzebne środki na udział własny CZH zdobyła z własnego zysku i kredytu.

Istniały obawy, że strategia CZH, według której Euroterminal ma pełnić funkcję otwartego, tj. działającego według zasad wielofunkcyjności z jednoczesnym zachowaniem neutralnej pozycji w stosunku do wszystkich klientów, w przypadku przejścia CZH przez PKP zostałyby zaniechane.

Ostrzegano, że usługi w Euroterminalu zostałyby zmonopolizowane.

- Nie wyobrażam sobie innej formuły niż formuła otwarta - mówi **Adrian Furgalski**, dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. - Mam nadzieję, że czasy bezmyślnej walki między operatorami państwowymi i prywatnymi oraz blokowania dostępu do infrastruktury minęły i panuje przekonanie, że "wrogiem" jest transport drogowy, a nie konkurencja kolejowa. Terminal, żeby się rozwijać, musi zarabiać na każdym ładunku, niezależnie od tego, jaki przewoźnik kolejowy chce go obsłużyć - dodaje.

19 sierpnia br. został podpisany list intencyjny pomiędzy ARP i CZH a PKP i PKP LHS. Strony zadeklarowały podjęcie działań w celu realizacji wspólnego przedsięwzięcia kapitałowego, utworzenia przez PKP LHS i CZH nowej spółki akcyjnej, która będzie prowadzić działalność logistyczną oraz podejmować działania na rzecz rozwoju MCL w Sławkowie. Nowy podmiot mógłby podjąć działalność statutową w 2009 r.

- Terminal świadczy i dalej będzie świadczył kompleksowe usługi logistyczne na rzecz wszelkich podmiotów gospodarczych funkcjonujących na rynku - zapewnia **Roma Sarzyńska-Przeciechowska**, rzecznik prasowy ARP. - W tym obszarze nie pojawiły się żadne wątpliwości i nie rozważano rozwiązań w jakikolwiek sposób ograniczających te funkcje. Wszystkie strony mają świadomość, że jedynie takie podejście pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału projektu.

Zgodnie z zawartymi porozumieniami, dopuszczane jest uczestnictwo w projekcie partnerów innych niż CZH SA i innych firm z grupy PKP. W tym aspekcie z całą pewnością należy brać pod uwagę podmioty zarówno z obszaru Unii Europejskiej, jak i ze Wschodu - np. z Ukrainy.

- Został już przyjęty model, ale nie chciałbym go jeszcze ujawniać. Chcemy być w tym biznesie - przyznaje **Wojciech Balczun**, prezes PKP Cargo. - Według mnie, Polska mając układ tranzytowy, mając porty morskie, mając wschodnią granicę, która jest granicą Unii Europejskiej, mając suchy port w Małaszewiczach i potencjalnie ogromne centrum logistyczne podpięte pod szeroki tor w Sławkowie, będzie posiadała wielkie aktywa. Nie powinniśmy ich zmarnować.

List intencyjny jest formą uzgodnień biznesowych, nie jest wiążący w zakresie prawnych zobowiązań.

- Głównym założeniem jest uzyskanie przez LHS docelowo pozycji dominującej w nowej spółce - informował jednak w komentarzu do oficjalnego komunikatu **Zbigniew Tracichleb**, prezes PKP LHS.

W opinii publicznej, a także wśród polityków i przedstawicieli rządu, panuje anachroniczne przekonanie o Sławkowie wyłącznie jako bazie na końcu szerokich torów. To z góry "ustawia" całą inwestycję i jednoznacznie definiuje Euroterminal wyłącznie jako port lądowy dla przewozów na kierunku wschód-zachód. Tymczasem współczesne wyzwania dla tak doskonale zlokalizowanego terminalu są inne - Sławków powinien być nowoczesnym centrum logistycznym i terminalem, którego jednym, a nie jedynym, walorem jest końcówka szerokich torów.

- Terminali jest wiele. Naszym wyróżnikiem, mocnym atutem, jest szeroki tor - przekonuje Janusz Nogowczyk. - Musimy w Sławkowie pracować tak, jak inne terminale.

Zdaniem prezesa CHZ Pawła Podsiadło, rzeczywistość zweryfikowała i zmodyfikowała koncepcje Sławkowa. To pojęcie funkcjonowało w kontekście związanym z pierwotnym przeznaczeniem bazy. Przez lata nikt nie przekładał korzyści z szerokiego toru na konkretne pieniądze. Co więcej, kiedy radziecki system dostaw przestał funkcjonować, powoli umierały także szerokie tory. Teraz, kiedy CZH ogromnym wysiłkiem i za duże pieniądze zbudował nowoczesny terminal, Sławków stał się łakomym kąskiem.

- Naszym szczęściem było to, że projekty, które stworzyliśmy i realizujemy, zyskały pełną aprobatę Unii Europejskiej - wyjaśnia Podsiadło. - Bez unijnego wsparcia dla tej infrastruktury nie zrealizowalibyśmy naszego planu. To także pozytywnie zmieniło stosunek do naszej koncepcji.

Trzeba pamiętać, że na Wschodzie, głównie w Rosji, najbardziej rozwija się transport kolejowy, bo przy takich odległościach tylko on jest opłacalny, a więc perspektywiczny.

Także Chiny chcą w kilka lat zainwestować sporo w kolejowe połączenia, zbudować nowy szlak handlowy. Zainteresowana jest Kirgizja, Kazachstan, a przede wszystkim Ukraina. Dla wszystkich to może być wielki biznes.

- Chciałbym z wielką determinacją promować podejście biznesowe przy tego typu projektach. Serce mi się kraje, jak widzę projekty zainicjowane kilka lat temu, z którymi nic nie zrobiono - mówi Wojciech Balczun. - Sam się mocno zaangażowałem w rozmowy międzynarodowe w sprawie Sławkowa, m.in. z portami w Hamburgu i Odessie oraz z operatorami tworzącymi nowe koncepcje przewozu towarów. Trzeba wykorzystać efekt synergii z operatorami europejskimi.

W 2007 r. Euroterminal odprawił 23 tysiące kontenerów, ale były to zestawy z północy, a nie ze wschodu, czyli z kierunku LHS. Podobnie jest w tym roku.

Zdaniem przedstawicieli CZH, zdolności LHS nie pokrywają nawet 30 proc. obecnych możliwości usługowych Euroterminalu w Sławkowie. A już w przyszłym roku zdolności MCL osiągną wielkość 120 tys. kontenerów rocznie, a Sławkowa Południowego także ok. 100 tys. Razem ponad 200 tysięcy! Kiedy LHS będzie w stanie dorównać takiemu wyzwaniu? Według danych PKP, szlakiem szerokotorowym po modernizacji będzie można dostarczać do 50 tys. kontenerów rocznie. To dużo, ale o wiele za mało.

Dlatego nowe moce muszą uzupełniać transporty dochodzące do MCL z innych kierunków.