

## Żyła złota

Robert Przybylski 28-11-2007

Międzynarodowe Centrum Logistyczne Euroterminal w Sławkowie może się stać najważniejszym w Europie kolejowym terminalem przeładowującym kontenery z Chin, jeżeli Rosjanie zgodzą się na obniżenie stawek przewozowych



źródło: Rzeczpospolita



źródło: Rzeczpospolita



źródło: Rzeczpospolita

Euroterminal ma powierzchnię 142 ha i leży na najdalej wysuniętym na zachód końcu szerokich torów. W Sławkowie krzyżują się także kolejowe korytarze: szósty, biegnący w kierunku południkowym (łączy Skandynawię z Europą Południową i przebiega m.in. przez Trójmiasto i Katowice), oraz trzeci, łączący Europę Zachodnią i Wschodnią m.in. przez Katowice i Kijów. W ostatnich dwóch latach Sławków szybko się modernizuje.

Inwestycje wokół terminalu wyniosły 30 mln zł, a w nim samym ponad 61 mln zł, w tym 11,3 mln zł z budżetu państwa i drugie tyle z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Marian Bąk, prezes Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa, która jest właścicielem Euroterminalu, z dumą pokazuje nowe, gładkie drogi wiodące do terminalu. – Są kręte, bo wiodą przez wsie, ale już mamy przygotowane plany budowy obwodnic, którymi ciężarówki będą wjeżdżać prosto z ekspresowej trasy S1 i drogi krajowej nr 94 – mówi Bąk.

Sam terminal przypomina bardziej plac budowy niż miejsce przeładunku towarów. Budowlani układają nowe tory, za kilka tygodni oddadzą do użytku magazyn uniwersalny o powierzchni 2700 mkw. i składowisko zadaszone o powierzchni 3600 mkw. z dwiema suwnicami o nośności 25 t każda. Zza hałd węgla w oddali widać piętrzące się kontenery. Do ich składowania służy zbudowana w 2004 roku przy szerokim torze płyta o powierzchni 5 tys. mkw., która jest właśnie powiększana o 13 tys. mkw. Do przeładunku pudeł służy zakupione w ostatnich latach maszyny. W 2006 roku przeładowano zaledwie 2 tys. TEU (kontenerów 20-stopowych), w tym będzie ich około 30 tys. To blisko maksymalnych zdolności przeładunkowych, wynoszących 35 tys. TEU. Po rozbudowie, która zakończy się w połowie 2008 roku, możliwości zwiększą się dwukrotnie. Prezes Bąk bardzo liczy na wzrost przeładunków kontenerów, które – kupując dodatkowe maszyny – łatwo można zwiększyć do ponad 200 tys. TEU.

## Wielkie zlecenia

Przeładunki kontenerów już stanowią 20 procent przychodów Euroterminalu. Od października pięć razy w tygodniu przyjeżdżają do Sławkowa pociągi na zlecenie szwajcarskiej spółki Hupac, wożące kontenery do i z Antwerpii. Z taką samą częstotliwością jeżdżą składy PCC Rail Containers łączące Sławków z Gdynią, Gdańskiem, Hamburgiem i Bremerhaven. Pudła rozwożone są do klientów ciężarówkami w promieniu ok. 200 km. Część z nich trafia też na Ukrainę, gdzie Euroterminal podpisał umowę z ukraińskim Państwowym Centrum Obsługi Transportowej Liski k. Kijowa.

Jednak boom nastąpi z chwilą uruchomienia przewozów kontenerów pomiędzy Europą a Chinami torami Kolei Transsyberyjskiej. – Transsib przewozi rocznie 200 tys. TEU, a może 1 mln, więc jest miejsce na wzrost – uważa Bąk. Właśnie aby zdobyć te przewozy, Euroterminal podpisał umowy z chińskimi firmami CRIFA i Urumkijską Kompanią Obsługi Zagranicznej Kolei Chińskich.

Do końca tego roku Euroterminal planuje także podpisać porozumienie z rosyjskim operatorem transportowym (jego nazwy prezes nie chce wymienić, mówi tylko, że jest to spółka zależna od Kolei Rosyjskich RZD) i uruchomić wahadłowe pociągi z południowo-wschodnich Chin przez Kazachstan i Rosję do Sławkowa.

Przewozy jeszcze nie ruszyły z kilku przyczyn – najważniejszą z nich jest nierówne traktowanie przez stronę rosyjską tras tranzytowych i ustalania stawek na nich obowiązujących. Przykładem tego jest fakt, że w lutym br. zostały wprowadzone przez stronę rosyjską specjalne stawki tranzytowe m.in. na trasie tranzytowej przez Brześć (granica polsko-białoruska) lub Czop (granica ukraińsko-słowacko-węgierska), a klient chcący skorzystać z trasy przez Izow – Hrubieszów (granica polsko-ukraińska) jest zmuszony zapłacić o 50 procent więcej. CZH od października 2003 roku jest pełnoprawnym członkiem Międzynarodowego Komitetu Koordynacyjnego ds. Transportu Koleją Transsyberyjską (CCTT). Na listopadowym spotkaniu w St. Gallen w Szwajcarii CCTT wyraził wolę podjęcia rozmów z Ministerstwem Transportu Rosji, aby zmniejszyło stawki na przejściu Izow – Hrubieszów. – Mamy nadzieję, że decyzja zostanie podjęta w 2008 roku – mówi dyrektor Euroterminalu Mariola Legierska. Według prezesa Bąka kontenery można sprowadzać koleją nawet z południowych Chin, o ile tylko operatorem chińskim i rosyjskim będzie zależało na takich przewozach. Kontenery docierają do Europy koleją dwa razy szybciej niż statkami. Jedynym problemem jest powrót pustych pudeł, co w przypadku kolei, z powodu wysokich stałych kosztów, jest droższe niż w przypadku statków, uważa prezes Bąk.

## Inwestorzy zewnętrzni

Obecnie w Sławkowie przewozy kontenerów w kierunku Północ – Południe są większe niż w równoleżnikowym. – Nawet jeżeli uruchomienie transportu kontenerów z Chin nie nastąpi tak szybko, jak bym chciał, to nie będzie katastrofy, bo przyszłość Sławkowa nie zależy wyłącznie od kontenerów – mówi prezes Bąk. Sam terminal utrzymał się dzięki przeładunkom towarów masowych, takich jak paliwo, ruda i węgiel. Na terenie Sławkowa BP wybudował terminal przeładunku gazu, kolejny buduje Lotos (dając dodatkowe 180 tys. t przeładunków rocznie), powstaje fabryka biopaliw Skotan-Ester (150 tys. t przeładunków) oraz należąca do Dremeksu fabryka konstrukcji stalowych (90 tys. t). Trade-Trans stworzył z CZH spółkę, która na 25 hektarach wybuduje do 2008 roku terminal mogący przeładować 1 mln t towarów sypkich rocznie.

Ta ostatnia inwestycja ma zapewnić kruszywa do budowy dróg, linii kolejowych, hoteli i stadionów przygotowywanych na Euro 2012. Już teraz terminal budzi spore zainteresowanie. – Mamy kilkanaście zapytań dziennie o nasze możliwości przeładunku – dodaje Bąk.

Źródło: Rzeczpospolita