

W TRANSPORCIE CHEMIKALIÓW NIEZBĘDNE JEST SPEŁNIENIE SZEREGU WYMAGAŃ, TAKICH JAK ZACHOWANIE BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU, TERMINOWOŚĆ DOSTAW, PEWNOŚĆ DOSTAW, SPECJALISTYCZNA WIEDZA ZE STRONY PERSONELU OBSŁUGUJĄCEGO PRZEWOZY

Inwestycje poprawiają transport ładunków chemicznych

Rozwój polskiego rynku chemicznego wymusza stałe podnoszenie kompetencji przez firmy usługowe działające na rzecz tej branży. Nie inaczej jest w odniesieniu do przedsiębiorstw transportowych. Bardzo wiele z nich w ostatnich kilkunastu miesiącach poczyniło znaczące inwestycje mające za zadanie jeszcze lepszą obsługę klientów chemicznych.

Inwestycje we flotę

Dynamika wzrostu gospodarczego w Polsce ma swoje przełożenie na wielkość popytu notowanego na specjalistyczne usługi transportowe. W sektorze chemicznym spodziewany jest m.in. dalszy wzrost wolumenu przewozów chemikaliów płynnych. W latach 2016-2017 wzrost ten sięgnął ponad 7%. Podobnie jest choćby w przypadku tworzyw sztucznych, nawozów i innych wyrobów szeroko pojętego przemysłu chemicznego. To zaś w prostej linii przekłada się na działanie firm transportowych. Aby sprostać potrzebom swoich kontrahentów podejmują one zatem liczne kroki związane nie tylko z budową relacji biznesowych, ale także z inwestycjami we własny tabor, kadre, czy też siatkę połączeń oraz wyposażenie magazynowe. Wszystko to ma za zadanie utrzymanie pozytywnego trendu wzrostu wolumenów przewozów chemikaliów w następujących okresach.

Inwestycje są konieczne również dlatego, że transport ładunków chemicznych istotnie różni się od klasycznych przewozów ładunków masowych. W transporcie chemikaliów niezbędne jest spełnienie szeregu

wymagań, takich jak zachowanie bezpieczeństwa przewozu (znaczącą część przewozów stanowią towary niebezpieczne); terminowość dostaw (firmy petrochemiczne ściśle optymalizują zasoby zapasów; wymogiem kontraktowym jest zatem, aby dostawa produktu była na czas); pewność dostaw (aby odbiorca miał gwarancję realizacji przewozu ładunku i mógł zaplanować właściwie proces produkcyjny lub sprzedażowy); specjalistyczna wiedza ze strony personelu obsługującego przewozy.

Z tego powodu głównym czynnikiem przesądającym o popycie na usługi transportu paliw płynnych oraz chemikaliów jest jakość gwarantowanych przewozów, a nie cena. Tego wszystkiego nie da się oczywiście zrealizować bez permanentnego udoskonalania własnych aktywów i kompetencji. Przykładowo niski wiek floty transportowej obniża ryzyko wystąpienia awarii i tym samym zwiększa pewność i terminowość realizowanych przewozów oraz ogranicza koszty eksploatacji (koszty związane z ewentualnymi naprawami i opłatami środowiskowymi). Jednocześnie jednak sprośnięcie tym wymogom nie jest wcale rzeczą taką oczywistą, w związku z czym konku-

rencia w tym sektorze usług przewozowych jest nieco mniejsza niż w przypadku transportu innych ładunków. Stan taki pozwala zatem osiągać lepsze marże niż w przypadku klasycznych przewozów ładunków masowych. Chcąc być konkurencyjnym, trzeba jednak inwestować.

W ślad za takim właśnie tokiem myślenia Grupa Trans Polonia, czyli jeden z liderów krajowego rynku przewozów chemikaliów płynnych, ogłosiła kilka miesięcy temu program inwestycyjny na lata 2018-2020, który prowadzić ma do podniesienia skali działalności poprzez powiększenie wykorzystywanej floty własnych ciągników i naczep-cystern. Łączna wartość inwestycji w ciągu trzech lat wyniesie ma ok. 60 mln zł. Chemia to segment, na który Grupa Trans Polonia przeznaczy najwięcej środków inwestycyjnych. Chodzi tu o nakłady w kwocie 24,2 mln zł. Program zakłada nabycie 56 cystern chemicznych (28 cystern jednokomorowych i 28 cystern trzykomorowych). Już w ubiegłym roku, zatem jeszcze przed wejściem w życie programu inwestycyjnego, spółka dokonała sporych zakupów dotyczących powiększenia wykorzystywanej przez siebie floty ciągników i naczep-cy-

stern. W 2017 r. wartość jej nakładów wyniosła ponad 17 mln zł i w tym okresie nabyto 55 naczepek, z czego 41 cystern przeznaczonych ściśle do segmentu transportu chemii, asfaltów oraz 14 cystern do segmentu paliwowego.

W minionym roku w środku transportu inwestowała także spółka PCC Intermodal. Blisko 2 mln zł wyłożyła ona na naczepy, ciągniki, samochody osobowe oraz komponenty, takie jak opony i zestawy kołowe do platform kolejowych. Główne projekty rozwojowe spółki dotyczą jednak budowy intermodalnych terminali kontenerowych wraz z obiektami towarzyszącymi, o czym jeszcze w tekście będzie mowa.

Zarządzający spółkami transportowymi są rzecz jasna świadomi tego, że bez inwestycji ich pozycja byłaby dużo słabsza.

– Potencjał naszej firmy zależy od wypracowanego doświadczenia i posiadanych zasobów. Co roku inwestujemy w nasze główne filary, czyli flotę samochodową, personel i systemy informatyczne. Nasze 30-letnie doświadczenie wskazuje, że wszystkie te obszary muszą być jednocześnie i regularnie rozwijane, gdyż każdy element jest ze sobą ściśle powiązany i mniejsze inwestycje w jednym miejscu spowalniają bardziej zaawansowane inwestycje w innym miejscu naszej działalności. Jeżeli chodzi o naszą flotę, to obecnie nasze pojazdy należą do najbardziej nowoczesnych na rynku i najlepiej wyposażonych. Są to nie tylko wizytówki firmy, ale przede wszystkim narzędzia pracy, które są dostosowane do transportów ładunków naszych klientów. Pojazdy są również wyposażone w urządzenia telematyczne najnowszej generacji, które wspierają całonocną pracę kierowców i spedytorów. Istotna jest również kwestia bezpieczeństwa w trakcie realizacji transportów dla branży chemicznej. Nie zapominamy ponadto o ograniczaniu emisji zanieczyszczeń, dlatego wszystkie nasze ciągniki posiadają silniki spełniające normy Euro6. I to jest główny kierunek inwestycji we flotę. Inwestujemy również w wiedzę naszych pracowników, aby utrzymywać jakość świadczonych usług na wysokim poziomie, jak również zwiększać ich profesjonalne umiejętności na bardzo konkurencyjnym rynku europejskim. Zwiększamy ich kompetencje w zakresie wiedzy zawodowej, umiejętności w zakresie obsługi klienta, w obszarze znajomości języków obcych, jak również kompetencje społeczne. Szkolimy także osoby bez doświadczenia do rozpoczęcia pracy w strukturach naszej firmy w ramach projektu SKATway. Ostatnim elementem są systemy informatyczne. Wdra-

żamy takie rozwiązania, które maksymalnie wspomagają pracę całej struktury firmy. Informacja z każdego obszaru działalności natychmiast jest dostępna zainteresowanym osobom, a programy operacyjne, księgowość, obiegu dokumentów są połączone w jeden zintegrowany system – o programie inwestycyjnym własnej firmy opowiada Lidia Kostrzewa, wiceprezes zarządu w spółce SKAT Transport.

Inwestycje w ludzi

Cytowana wiceprezes zwróciła uwagę na konieczność stałego inwestowania w zasoby ludzkie. Faktycznie, obecnie jest to jeden z głównych kierunków działań wszystkich przedsiębiorstw transportowych. Na europejskim rynku przewozów transportowych od dłuższego czasu widoczna jest bowiem ograniczona dostępność wykwalifikowanych kierowców, to zaś stwarza duże ryzyko dla funkcjonowania przedsiębiorstw. Szczególnie widoczne jest to w obszarze przewozów materiałów niebezpiecznych, takich jak ładunki chemiczne, gdzie od załogi wymagane są dodatkowe kwalifikacje i uprawnienia. Ponadto transport międzynarodowy, powszechny dla transportu chemicznych, wymaga od kierowców przebywania nawet przez kilka tygodni poza miejscem zamieszkania, co dodatkowo powoduje zwiększone trudności w pozyskiwaniu kadry. Kolejnym powodem ograniczonej dostępności wykwalifikowanych kierowców jest podejmowanie przez nich zatrudnienia w firmach transportowych w Europie Zachodniej, które oferują im korzystniejsze warunki wynagradzania. Stąd też, chcąc zapobiec utracie pracowników, trzeba kłaść szczególny nacisk na funkcjonowanie systemów motywacyjnych, ale też ciągle dokształcanie swojej kadry.

– Postawiliśmy na wiedzę. Współpracując z jedną z najlepszych na polskim rynku firm szkoleniowych, wykształciliśmy w zespole trzech trenerów i jednego coacha (trener przede wszystkim przekazuje wiedzę, szkoli i daje wskazówki, rady i czasem modeluje

zachowania, z kolei rolę coacha jest odkrycie potencjału w człowieku, m.in. poprzez zadawanie pytań, pomoc klientowi w znalezieniu jego własnych odpowiedzi i rozwiązań, słuchanie, a nie dawanie rad, poleceń – *przyp. red.*). Zbudowaliśmy autorski system szkoleń oparty na własnych doświadczeniach oraz zdobytej na rynku wiedzy. Obecnie mamy ponad 80 godzin szkoleniowych. Tematy są „uszyte” pod Go Logis, poparte skryptami i co ważne ćwiczeniami. Tak przygotowany grunt pozwala nam rekrutować młodą kadre, bez doświadczenia, często świeżo po studiach. Potrafimy nauczyć ich wszystkiego od podstaw i w relatywnie krótkim czasie przygotować kandydata do wykonywania zawodu spedytora. Na początku roku zaprosiliśmy również firmę szkoleniową, która opracowała trwający dziewięć dni program rozwoju managerów firmy Go Logis – wyjaśnia Grzegorz Szenejko, właściciel firmy Go Logis.

Inwestycje w magazyny

W systemach dystrybucyjnych i transportowych dostosowanych do wymogów branży chemicznej, w tym również transportów ADR, a tym samym świadczenia kompleksowych usług w zakresie zarządzania zapasami i realizacji przewozów, kluczową rolę pełnią magazyny. To tam przecież odbywa się gromadzenie towarów pochodzących z różnych źródeł, dzielenia ich na różne partie oraz dystrybuowanie. Magazyny transportowo-przeładunkowe przeznaczone są do przechowywania towarów wyładowanych z jednego środka transportu do momentu załadowania ich na inny środek transportu. Aktualnie w branży logistycznej dużą inwestycją w nowy magazyn jest ta autorstwa spółki Seifert Polska. W Poznaniu powstaje wyspecjalizowany obiekt magazynowy ADR klasy A o powierzchni 15 tys. m², z boczną koleją. To nietypowa inwestycja, niewiele takich w kraju, więc z pewnością będzie wyróżniać spółkę i potwierdzać wzrost jej znaczenia na polskim rynku przewozów chemii. Magazyn usytuowany jest

Grzegorz Szenejko, właściciel firmy Go Logis

Szukamy możliwości usystematyzowania naszej pracy i jej automatyzacji. Przez ostatnie lata marże na rynku usług logistycznych bardzo się skurczyły, dlatego na początku roku zmieniliśmy system zarządzania, kupując produkt jednej z wiodących firm oferujących rozwiązania IT dla branży spedycyjnej. Na bazie systemu przebudowujemy procesy, tak aby były bardziej wydajne, a gdzie to tylko możliwe także automatyczne. Naturalnie jednak nie tracąc z oczu klienta i przewoźnika. Cały czas zatrudniamy nowe osoby, ponieważ grono naszych klientów rośnie. Rozbudowaliśmy biuro, niedawno wynajęliśmy dodatkową kondygnację, tworząc również miejsca, gdzie każdy może odpocząć, np. na huśtawce.

bezpośrednio przy autostradzie A2, co jeszcze bardziej uwypukli jego rangę. Gotowy ma być z początkiem przyszłego roku.

Na ten obszar funkcjonowania, jakim jest wzmacnianie potencjału magazynowego, uwagę kładzie także inna międzynarodowa spółka obecna na naszym rynku, czyli Rhenus Logistics.

– W Polsce, w ostatnich latach nasza firma relokowała cztery huby dystrybucyjne – w Krakowie, Gliwicach, Wrocławiu i Błoniach – do nowych obiektów o lepszych parametrach technicznych i możliwościach operacyjnych. Efektem zmian było uzyskanie większej elastyczności procesów, poszerzenie pakietu usług dodatkowych dla transportu oraz wzrost wolumenu w dystrybucji krajowej i międzynarodowej. W styczniu tego roku zakończyliśmy inwestycję magazynową w Bolesławcu na Dolnym Śląsku. Obecnie centrum logistyczne w Bolesławcu to 57 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej, częściowo już skomercjalizowanej. W budowie nowego obiektu zastosowano rozwiązania przyjazne środowisku, takie jak system okien wzdłuż ścian bocznych magazynu, oświetlenie LED oraz rampy o podwyższonym standardzie, które pozwolą zredukować utratę ciepła i zwiększyć komfort pracy. Decyzja o własnej inwestycji magazynowej była podyktowana m.in. koniecznością zagwarantowania naszym klientom dużej elastyczności i możliwości dalszego rozwoju biznesu. Budowa centrum logistycznego w Bolesławcu to pierwsza tego typu inwestycja firmy Rhenus w Polsce. Z kolei wcześniej, bo w 2017 r., wraz z relokacją centrum logistycznego w Błoniach, zostało tam przeniesione biuro główne Rhenus Logistics. Nowoczesna przestrzeń biurowa o powierzchni ponad 2 tys. m² spełnia najwyższe standardy, gwarantując komfortowe warunki pracy pracowników biurowych i magazynowych – mówi Ewa Stypulska, dyrektor Sprzedaży i Rozwoju Logistyki Frachtowej w spółce Rhenus Logistics.

Inwestycje w połączenia kolejowe i wodne

Naturalnie nie tylko przedsiębiorstwa specjalizujące się w transporcie drogowym szukają nowych rozwiązań. Wspomniany już PCC Intermodal, który jest wiodącym graczem na rynku przewozów kombinowanych i organizuje transport w oparciu o regularne, polskie i zagraniczne połączenia kolejowe (pociągi kontenerowe), pomiędzy morskimi i lądowymi terminalami przeładunkowymi oraz zsynchronizowane

Andrzej Staliński, dyrektor handlowy OT Logistics

Przy obsłudze nawozów wymagane jest zachowanie odpowiednich warunków higienicznych w celu uniknięcia zanieczyszczenia innymi ładunkami, dlatego też w OT Port Gdynia wyznaczyliśmy odpowiednie strefy, w których prowadzi się wyłącznie obsługę nawozów. W ten sposób nastąpiła optymalizacja powierzchni składowych oraz specjalizacja nabrzeży. Nasz gdyński terminal to centrum kompetencji dla chemii i nawozów w Grupie Kapitałowej OT Logistics. Transport nawozów obsługuje również OT Port Świnoujście, który jednak koncentruje się w tym obszarze wyłącznie na bezpośrednim przeładunku towarów z tej grupy między barkami a statkami

z nimi przewozy samochodów stale rozbudowuje terminale kontenerowe. Teraz planuje takie inwestycje we wschodniej części kraju.

Największą inwestycją PCC Intermodal ma być jednak budowa Suchego Portu na zapleczu portów morskich Trójmiasta – Intermodal Container Yard (ICY) w Zajączkowie Tczewskim. ICY to projekt budowy zaplecza logistyczno-dystrybucyjnego, które umożliwi sprawną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu (i odwrotnie), jak i w relacjach wewnętrznoeuropejskich z zachodu na wschód i z północy na południe kontynentu. Suchy Port w Tczewie w założeniu ma odciążyć Trójmiasto z ruchu samochodowego związanego z transportem kontenerów. Ma być bazą logistyczno-magazynową obsługującą zarówno transport samochodowy na odległości około 200 km, jak również transporty kolejowe do całej Polski. Obecnie spółka dominująca jest na etapie uzyskiwania pozwoleń środowiskowych.

Równoległe z tym zadaniem PCC Intermodal planuje również dalej rozwijać działalność przewoźnika kolejowego. W minionym roku firma rozpoczęła samodzielne wykonywanie manewrów w Kutnie, Gliwicach i Brzegu Dolnym. W grudniu 2017 r. ruszyły także pierwsze pociągi obsługiwane samodzielnie własnym taborom na trasie Kutno-Brzeg Dolny. W ciągu najbliższych miesięcy podmiot będzie rozszerzać przejazdy własnych pociągów na pozostałe relacje krajowe, a w kolejnych latach także na relacje międzynarodowe.

Trwa również ciągłe udoskonalanie oferty w dziedzinie żeglugi śródlądowej, która potencjalnie może być w przyszłości atrakcyjną formą przewozu ładunków chemicznych. W ubiegłym roku próbny transport nawozów z Kędzierzyna-Koźła do Polic wypróbowała Grupa Azoty.

Jednym z największych przedsiębiorstw na rynku śródlądowego transportu rzeczno-gazowego w Europie jest OT Logistics, który zresztą realizował wspomnianą usługę dla Grupy Azoty. Wykonuje on 80% przewozów śród-

lądowych w Polsce i 40% w Niemczech. Jest właścicielem terminali przeładunkowych, m.in. OT Port Świnoujście (uniwersalny port będący największym centrum obsługi ładunków masowych na polskim wybrzeżu) i OT Port Gdynia, który to odpowiada za obsługę przeładunku nawozów.

Mówi Andrzej Staliński, dyrektor handlowy OT Logistics: – Rozwój terminalu OT Port Gdynia, jako centrum kompetencyjnego dla transportu, przeładunku i magazynowania nawozów i chemii, to istotna część strategii naszego rozwoju. Z tej racji wymaga określonych inwestycji i organizacji pracy. Potrzebne są odpowiednie magazyny, place składowe, wyszkolenie pracowników, sprzęt do przeładunków i konfekcjonowania towarów. W ciągu ostatnich roku przeprowadziliśmy zatem w tych obszarach wiele inwestycji, które istotnie wpłynęły na rozwój ich mocy. Od 2016 r. oddaliśmy do użytku m.in. dwa uniwersalne magazyny o lekkiej konstrukcji, o łącznej powierzchni 10 tys. m², a także przystosowaliśmy do przechowywania nawozów wiatę, w której można składować do 6 tys. ton nawozów. Dzięki temu całkowita zdolność składowa OT Portu Gdynia wynosi obecnie do 40 tys. ton dla tej grupy towarów. Realizujemy także inwestycje, które mają na celu znaczne usprawnienie obsługi tej grupy ładunkowej, jaką są nawozy. Zakupiliśmy na potrzeby terminalu m.in. dwa urządzenia, które umożliwiają konfekcjonowanie nawozów w opakowania typu big-bag z wydajnością do 120 ton na godzinę. Co więcej, OT Port Gdynia jest świetnie przygotowany do prac przeładunkowych na statkach przewożących duże partie ładunkowe powyżej 20 tys. ton nawozów. Dzieje się tak dzięki wyposażeniu Nabrzeża Rumuńskiego w dwa nowoczesne żurawie LHM 280. Dokonaliśmy też dodatkowych inwestycji w sprzęt, m.in. posiadamy nowe wózki widłowe, które również umożliwiają formowanie i rozformowywanie kontenerów – podsumowuje Andrzej Staliński, dyrektor handlowy OT Logistics. ■

----- DOMINIK WÓJCICKI -----