

Andrzej Górnikiewicz
Henryk Zielaskiewicz

Wykorzystanie infrastruktury PKP SA przy tworzeniu CL – rejon Małaszewicze

Działalność operatora logistycznego, jakim PKP CARGO SA chce zostać, skierowana jest przede wszystkim na uzyskiwanie przewagi konkurencyjnej dzięki: szerszemu udziałowi w łańcuchu dostaw, tworzeniu centrów logistycznych i organizacji punktów koncentracji ładunków, przedsięwzięciom modernizacyjno-inwestycyjnym w zakresie taboru wagonowego i trakcyjnego oraz nowoczesnych technologii, wzbogaceniu oferty firmy o nowe produkty logistyczne, oraz zapewnieniu wysokiego poziomu logistycznej obsługi klienta. Dlatego tak ważnym zagadnieniem jest jak najszybsze utworzenie przez PKP SA centrów logistycznych w lokalizacjach opisanych w numerze 2/2003r „Logistyki”. W artykule przedstawimy kolejną lokalizację (jedną z ośmiu wytypowanych przez zespół pracowników naszej Spółki) przyszłych centrów, jakimi są **Małaszewicze**.

Leżą one w drugim europejskim korytarzu transportowym na linii kolejowej E-20 Paryż – Moskwa, na granicy z Białorusią. Oprócz obsługi najważniejszego kolejowego przejścia granicznego na granicy wschodniej w zakresie przyjmowania i zdawania przesyłek, do podstawowych zadań tego rejonu należy przeładunek towarów kierowanych ze wschodu na zachód.

Położenie na magistrali kolejowej E-20 Paryż – Berlin – Warszawa – Moskwa, której przedłużeniem jest magistrala transsyberyjska, stwarza dogodne możliwości przewozu kolejną towarów pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją i innymi krajami b. WNP oraz krajami Dalekiego Wschodu.

Przez Małaszewicze przebiega również magistrala drogowa E-2 Warszawa – Moskwa, a w przyszłości przebiegać będzie autostrada europejska A-2 łącząca Berlin z Moskwą. W pobliżu projektowanego centrum logistycznego PKP znajdują się trzy drogowe przejścia graniczne z Białorusią: towa-

rowe w Koroszczynie, osobowe w Terespolu oraz towarowe i osobowe w Sławatyczach.

Znajdujące się w odległości 35 km od Małaszewicz lotnisko wojskowe w Białej Podlaskiej w perspektywie najbliższych kilku lat straci swój militarny charakter i będzie wykorzystane jako port lotniczy CARGO dla przewozów towarowych. Istniejąca infrastruktura lotniska może być wykorzystana jako baza centrum logistycznego dla towarowych przewozów lotniczych. Sąsiedztwo lotniska towarowego stwarza szansę na uzupełnienie oferty transportowej. Stacja Małaszewicze jest położona na km 201,591 linii magistralnej E -20 Warszawa – Terespol, na której dokonuje się ostatecznej odprawy ładunku w ruchu towarowym po torze normalnym na przejściu granicznym Małaszewicze – Terespol – Brześć. Do jednych z jej zadań należy obsługa terminali przeładunkowych; posiada ona tory o prześwicie 1435 mm, jak i tory o prześwicie 1520 mm.

Stacja ta posiada następujące grupy i przeznaczenia torów:

- Grupa przyjazdowa – odjazdowa Małaszewicze Południe – 8 torów
- Grupa przyjazdowo – odjazdowa Małaszewicze Centralne (21 torów).
- Grupa postojowa Małaszewicze Centralne – (5 torów).
- Grupa kierunkowo – odjazdowa Małaszewicze Rozrządowa (16 torów).

Rejon graniczny Małaszewicz obejmuje: stacje Terespol, Kobylany, Małaszewicze, Bór, Chołtynów oraz terminale przeładunkowe. Łączna długość torów (bez torów głównych linii E-20) w rejonie granicznym wynosi; torów o prześwicie 1435 mm ok. 110 km, natomiast torów o prześwicie 1520 mm – ok. 70 km.

Przytaczając powyższe dane przybliżymy wielkość istniejącej już infrastruktury technicznej, która obecnie nie jest w pełni wykorzystywana. Małaszewicze z terminalami przeładunko-

wymi są dziś największym suchym Portem Przeładunkowym na granicy wschodniej RP. Mają możliwości przeładunku wszystkich rodzajów towarów, a ich dobową zdolność przeładunkowa (łącznie z firmami poza kolejowymi świadczącymi przeładunki) oceniana jest na 23-25 tys. ton tj. około 8 mln. ton rocznie, co można porównać do potencjału przeładunkowego portu morskiego.

Oprócz opisanego powyżej Rejonu Przeładunkowego PKP SA Małaszewicze w rejonie projektowanego centrum logistycznego znajdują się już terminale przeładunkowe, które w mniejszym lub większym zakresie wykonują usługi o charakterze logistycznym, a mianowicie:

- Wolny Obszar Celny Małaszewicze
- Terminal Drogowy Korszczyn
- Terminal CPN „Naftobazy”.

Projektowane Wschodnie Centrum Logistyczne (WCL) w Małaszewiczach powinno nawiązać współpracę z wyższymi jednostkami w obsłudze transportu towarowego przy wykorzystaniu różnych systemów transportowych. Z uwagi na fakt, iż terminale Rejonu Przeładunkowego PKP SA Małaszewicze wykonują na tym terenie najwięcej pracy przeładunkowej, krótko je scharakteryzujemy.

Terminal Przeładunkowy Uniwersalny T2

Proces technologiczny prac ładunkowych na tym terminalu jest realizowany mechanicznie przy użyciu 16 suwnic bramowych o udźwigu od 10 ton do 125 ton. Ze względu na różnorodność występujących towarów, ich ciężar i kształt, zostały utworzone trzy specjalne fronty ładunkowe tj.

- przeładunku towarów masowych ładunkiem np. rudy, węgla, kruszywa

- przeładunku towarów sztukowych o ciężarze do 120 ton i wymiarach mogących przekraczać skrajnie ładunkową np. odlewy maszyny i konstrukcje przemysłowe
- przeładunku towarów sztukowych tz. drobnicy, np. tarcica.

Terminal Kontenerowy T3

Terminal Kontenerowy T3 jest jednym z najnowocześniejszych obecnie terminali Rejonu Przeładunkowego, który powinien stać się załączkiem tworzonego Wschodniego Centrum Logistycznego – oczywiście po jego rozbudowie i dostosowaniu do pełnej obsługi transportu samochodowego.

Głównymi częściami tego Terminala są:

- układ torowy obejmujący: dwa tory szerokie: nr 903 o długości 669 m i nr 906 o długości 667m, dwa tory europejskie: 902 o długości 778 m i 904 o długości 776 m.
- plac kontenerowy o powierzchni 4650 m² i nawierzchni betonowej z odprowadzeniem wód opadowych do studzienek zbiorczych. Plac podzielony jest na sektory z możliwością dwuwarstwowego składowania kontenerów w ilości około 350 jednostek UTI.
- trzy suwnice kontenerowe „Metalna” o zróżnicowanym udźwigu 37,5 t / 40,5 t / 45 ton w zależności od oprzyrządowania.
- budynek administracyjny dwukondygnacyjny.

Dobór urządzeń i ich rozmieszczenie na terminalu kontenerowym został dokonany na podstawie przyjętego systemu dowozu i odwozu kontenerów, który zakłada zgodnie z umową graniczną przybycie kontenerów ze Wschodu na wagonach rosyjskich, a po przeładunku odwóz w kierunku zachodnim na wagonach europejskich lub samochodami.

Terminal PKP CARGO SA w Kowalewie

Przeznaczony jest do prac za i wyładunkowych przesyłek drobnych, towarów w skrzyniach, w belach, na paletach przewożonych w wagonach krytych. Przeładunek odbywa się za pomocą wózków widłowych z wagonu do wagonu, jak i na samochody. Miejsce prac załadunkowych jest zadaszone i posiada odpowiednie rampy. Terminal ten dostosowany jest również do przeładunku towarów sypkich (ziarno, cement).

Terminal PKP CARGO SA w Podsędkowie (wykorzystywany przez PKP w 50%)

Uzupełnia wykonywanie prac przeładunkowych towarów masowych luzem takich, jak węgiel, ruda itp. oraz towarów sztukowych, przewożonych w wagonach odkrytych. Wyposażenie terminalu stanowią cztery suwnice o udźwigu 16 ton. Proces technologiczny prac ładunkowych na terminalu umożliwia obsługę towarów w relacji wagon – wagon, wagon – samochód. Łączny przeładunek towarów na opisanych wyżej terminalach obsługiwanych przez PKP CARGO SA wyniósł w 2001 r. 938 tysięcy ton.

Oprócz wyżej przedstawionych terminali istnieją terminale leżące na terenach PKP SA, a obsługiwane przez inne firmy takie jak: AGROSTOP w Małaszewiczach, UNIVAR w Małaszewiczach, ATG CARGOSPED oraz TRITICUM SAD w Raniewie,

CHEM TRANS LOGISTIC WSCHÓD w Podsędkowie (wykorzystujący w 50% powierzchni tego terminalu), TRADE-TRANS oraz TRANSGAZ na Wólce. Ponadto w rejonie tym istnieją duże terminale będące bocznicami kolejowymi: NAFTOBAZY Małaszewicze, GASPOL Małaszewicze (zlokalizowany na WOC), COMTRANS, TRITICUM SAD, POLKRES i PROGAS – EUROGAZ w Zaborzu.

Niestety, pomimo tak dużego skupiska terminali przeładunkowych, wyposażone są one w urządzenia przeładunkowe nie najnowocześniejsze; brak też nowoczesnych magazynów, w których można by wykonywać szereg czynności dodatkowych, takich jak konfekcjonowanie, metkowanie itp., a które to gwarantowałyby pełną gamę świadczonych usług przez PKP CARGO SA.

Z przedstawionej powyżej charakterystyki lokalizacji i otoczenia przyszłego centrum logistycznego wynika, iż rejon ten jest miejscem, przez który już w chwili obecnej „przeływają” duże potoki ładunków. Wymiana handlowa między Europą Zachodnią i Polską,

a krajami WNP ma tendencję rosnącą. Czy ten wzrost przełoży się na wzrost przewozów PKP CARGO SA zależy od spełnienia szeregu działań techniczno-organizacyjnych. Tylko zapewnienie pełnych usług logistycznych może stworzyć warunki, że szansa ta zostanie przez naszą spółkę wykorzystana.

Konkurencja wewnątrz gałęziowa i poza gałęziowa może sprawić, że przyrost przewozów zostanie przejęty przez transport samochodowy lub transport kolejowy realizowany przez innych koncesjonowanych przewoźników kolejowych lub zagranicznych. Już obecnie przy realizacji przeładunków przez firmy poza kolejowe, znaczna część ładunków odwożona jest w głąb kraju transportem kołowym. Tendencja ta z roku na rok się pogłębia. Bez zdecydowanych działań zmierzających do modernizacji kolejowych terminali przeładunkowych i rozszerzenia usług logistycznych, przewozy kolejowe w dalszym ciągu tracić będą klientów. Istniejąca w Małaszewiczach infrastruktura kolejowa stanowi bazę, która mo-

że być wykorzystywana przez przyszłe Centrum Logistyczne. Część obiektów wymaga kapitalnego remontu, a część urządzeń, ze względu na stan techniczny, nie nadaje się do remontu i musi być wymieniona.

Koncepcja utworzenia Wschodniego Centrum Logistycznego w Małaszewiczach zakłada jego budowę na powierzchni około 120 ha terenów należących do PKP SA. W jego skład weszłyby obecnie istniejące terminale przeładunkowy T-2 oraz terminal kontenerowy T-3, jak również terminale tzw. „leśne” (punkty za i wyładunkowe usytuowane w kompleksie leśnym) Kowalewo, Podsętków, Rajewo. Na niewykorzystywanych w chwili obecnej terenach PKP SA koncepcja przewiduje budowę pięciu dodatkowych terminali, w skład których w zależności od potrzeb weszłyby różnego typu obiekty, takie jak magazyny, place składowe, budynki administracyjno socjalne oraz rampy. Miałyby one też odmienny charakter w zależności od towaru, który by do nich trafiał.

Planowane nowe terminale to:

- Terminal Logistyczno-Celny T4
- Terminal Ładunków Spożywczych T5
- Terminal Kruszyw T6
- Magazyny Celne – Terminal T7
- Terminal Chemiczny T8.

Wstępne opracowanie studialne zakłada realizację tego przedsięwzięcia w kilku etapach. W pierwszym należałoby przeprowadzić modernizację przestarzałych już urządzeń przeładunkowych na terminalu przeładunkowym T-2 i rozbudować terminal kontenerowy T-3.

Oprócz argumentów przytoczonych na wstępie, a przemawiających za lokalizacją Centrum Logistycznego w Małaszewiczach, z pewnością bardzo ważnym jest fakt, że granica na Bugu między RP i Białorusią stanie się za kilka miesięcy granicą wschodnią Unii Europejskiej. Instytucje unijne, służby graniczne, podmioty gospodarcze znajdujące się na wschodniej granicy Niemiec, przeniesione zostaną na tę granicę, co będzie miało również wpływ na rozwój tego regionu. Nie bez znaczenia jest fakt lokalizacji centrum w bezpośrednim sąsiedztwie Wolego Obszaru Celnego, który wyposażony jest w układ torowy o dwóch prześwitach. Można więc stwierdzić, że lokalizacja międzynarodowego Centrum Logistycznego w Małaszewiczach jest w pełni uzasadniona.