

Nowoczesny tabor i strategia

Z Maciejem Wysockim, prezesem ITL Polska, rozmawia Sławomir Ostrów

Spółka ITL Polska w momencie powstania, tj. w grudniu 2006 r., nie była jeszcze przewoźnikiem...

To prawda, do czasu uzyskania licencji przewoźnika kolejowego, działała jako pośrednik w organizowaniu kontynuacji transportów towarów, rozpoczętych w Niemczech, Czechach, Holandii, a mających swych odbiorców w Polsce. W 2007 r. ITL Polska otrzymała licencje przewozowe. Rok później, jako pierwszy w Polsce przewoźnik kolejowy, otrzymała od UTK Europejski Certyfikat Bezpieczeństwa, który otworzył spółce drzwi na rynek kolejowy.

W 2009 r., po otrzymaniu certyfikatu w części B, ITL Polska uruchomiła przewozy pod własnym szyldem i prowadzi regularne przewozy wewnętrzne oraz transgraniczne.

W jakim segmencie przewozów prowadzicie główną działalność?

Specjalizujemy się w przewozach towarów masowych – węgla i kruszyw. Są to zarówno duże kontrakty, pozwalające nam spokojnie planować dalszy rozwój, jak i przewozy spotowe, będące uzupełnieniem posiadanego portfela stałych klientów.

Firma na obecnym stadium rozwoju i z obecnym zapleczem jest w stanie z powodzeniem zrealizować zlecenia rzędu milionów ton rocznie. W ofercie mamy także inne, specjalistyczne usługi przewozu, jak Speno, transport towarów niebezpiecznych i przewozy kontenerów.

I jeszcze jedno. Pomimo, że organizacyjnie należymy do struktury koncernu SNCF, ciągle pod względem operacyjnym jesteśmy prywatną, elastyczną i szybko działającą organizacją.

Jak terytorialnie układa się świadczenie usługi przewozów?

Wykonujemy usługi zarówno na terenie kraju, jak i przewozy transgraniczne. Spółka, której właścicielem jest drezdeński ITL International, a pośrednio Francuskie Koleje Państwowe SNCF Fret, z powodzeniem realizuje przewozy na terenie całej Europy.

W dalszym ciągu dynamicznie rozwija się także zapoczątkowana przeszło trzy lata temu współpraca ITL Polska z Kolejami Białoruskimi (BCz). Transgraniczne przewozy towarów z pominięciem Małaszewicz i przelądunkiem w Brześciu czy też w Bruz-gach, przestają być już innowacyjnym projektem, a stają się rutynowym procesem.

Swoim klientom oferujemy transporty transgraniczne do i z Białorusi, a w stadium znacznego zaawansowania są ustalenia mające na celu zacieśnienie współpracy z WNP. To powinno zaowocować wprowadzeniem do oferty nowego produktu.



Fot. Sławomir Ostrów

NASZ ROZMÓWCA

- Urodził się w czerwcu 1965 r.
- Wykształcenie: wyższe techniczne i menedżerskie.
- Od 2000 r. związany z koleją, prezes ZNTK we Wrocławiu.
- Praca w firmach konsultingowych, doradczych.
- Naczelnik wydziału sprzedaży we wrocławskim Oddziale PLK.
- Założyciel i prezes ITL Polska
- Żonaty, ma 2 córki
- Hobby: turystyka górską, muzyka, historia architektury i sztuki.

nywanej pracy przewozowej w sierpniu br. osiągnął 47,5 mln t-km miesięcznie. Narastająco daje to trzykrotny wzrost w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku.

Czy posiadacie odpowiedni tabor i w wystarczająco dużo?

ITL Polska dysponuje nowoczesnym taborem, którego średni wiek nie przekracza 4 lat. Mamy 6 bardzo nowoczesnych lokomotyw elektrycznych typu Europrinter produkcji Siemens, 5 mocnych spalinowych lokomotyw pociągowych 311D oraz kilka lokomotyw manewrowych.

Czy mógłby Pan określić tendencje zmian i zamierzenia firmy?

Konsekwencją dotychczasowych działań jest dążenie firmy do systematycznego zwiększania udziału w rynku. W raporcie UTK, podsumowującym rynek transportu kolejowego w I kwartale 2011 r., ITL po raz pierwszy jest wymieniony z następującymi udziałami: 0,76% udziału w rynku według przewiezionej masy ładunków, 0,49% – wg pracy przewozowej, 1,23% – w komunikacji międzynarodowej wg masy. Średnie miesięczne przewozy firmy systematycznie rosną i już w sierpniu br. została przekroczona granica 1,5 mln t.

Dalszy rozwój jest dla firmy rzeczą oczywistą, bo w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu gospodarczym tylko ciągły rozwój, poszerzenie oferty oraz wysoka jakość obsługi klienta dają możliwość zdobycia przewagi konkurencyjnej.

Brzmi to dość ogólnikowo...

No, dobrze, zamierzamy rozwinąć ofertę w zakresie przewozów biomasy i w tym zakresie już prowadzone są bardzo zaawansowane rozmowy z kontrahentami. Ostatnio notujemy wzrost zapytań ofertowych o transport kontenerowy.

ITL Polska chce również zwiększać zaangażowanie na rynkach, w których uzyskała już znaczący udział, tj. na rynku kruszyw i węgla, szczególny nacisk kładziemy na transporty węgla realizowane dla dużych odbiorców z branży energetycznej.

Planujemy też intensyfikować działalność w zakresie obsługi bocznic kolejowych, które na obecnym etapie rozwoju mogą okazać się elementem wspomagającym dalsze zwiększanie udziału w rynku.

Jak szybko rosną przewozy?

O ITL Polska najlepiej świadczą jego klienci, wśród których nie brak takich firm, jak PNI, Skanska, Kirchner czy Strabag. Przewoźnikowi zaufała także Jastrzębska Spółka Węglowa. Obecnie średnie miesięczne przewozy ITL Polska dochodzą do 300 tys. t, a poziom wyko-

Na następny sezon planujemy znaczne zwiększenie liczby lokomotyw elektrycznych, oczywiście tylko tych z najwyższej półki. W naszej dyspozycji jest ponad 350 wagonów. Wyjątkiem jest tu Kathrina – pierwsza lokomotywa ITL, doskonale znana miłośnikom kolei w Polsce z uwagi na charakterystyczny smoczy design. Obecnie, z uwagi na podzeszły wiek, jest stosunkowo mało eksploatowana.

W jakim stopniu stawki dostępu oraz stan infrastruktury wpływają na rozwój transportu kolejowego?

Z zarządcą infrastruktury współpracujemy doskonale, jednak sama infrastruktura wciąż stwarza problemy. Nie jest tajemnicą, że polskie stawki za korzystanie z infrastruktury są jednymi z najwyższych w Europie. Nie jest również tajemnicą, że w ślad za wysoką ceną nie podąża jakość.

Przewoźnicy w Niemczech pokonują trasy ze średnią prędkością 50-70 km/godz., u nas – 30 km/godz. na trasach priorytetowych. Rachunek ekonomiczny jest bardzo prosty – moglibyśmy być bardziej konkurencyjni w stosunku do innych branż transportowych, więcej przewozić koleją, gdyby infrastruktura była lepsza.

Dodatkową stratę powoduje oczekiwanie na wolne przebiegi, wąskie gardła na punktach załadunkowych i wyładunkowych, gdzie panuje zasada – kto pierwszy ten lepszy. Przeszkodą w rozwoju firm jest też brak przewidywalności w ustalaniu stawek. Dobrze, że coraz więcej się o tym mówi, szkoda, że bardzo niewiele w tej dziedzinie zmienia się na lepsze.

Jak spółka matka postrzega działalność ITL na rynku polskim? Czy są korzyści z przynależności do ITL International?

Zarówno ITL International, jak i ITL Polska, należą do grupy kapitałowej Captrain, której właścicielem jest jeden z największych europejskich przewoźników kolejowych – SNCF. Początki tej współpracy nie były łatwe. Wymagały poznania siebie, swoich priorytetów i oczekiwań, ale także dostosowania

się do funkcjonowania w strukturach międzynarodowej korporacji.

Ten etap mamy już jednak za sobą. Zaakceptowaliśmy wiele nowych procedur i standardów, bo w rezultacie okazały się ułatwiać komunikację z członkami grupy w innych krajach. A spółka-matka po wstępnym okresie obserwacji naszej działalności, ma wobec nas poważne plany rozwojowe.

Wydaje się, że ITL Polska jest przydatkiem grupy Captrain w Europie Środkowo-Wschodniej.

Tak jest i nasze sugestie są brane pod uwagę w planach dotyczących rozwoju grupy w tej części kontynentu.

Największą korzyścią z przynależności do grupy jest bez wątpienia zaplecze techniczne i technologiczne, dzięki któremu ITL Polska może ubiegać się o najbardziej prestiżowe zlecenia. Klienci najbardziej cenią sobie wysoką jakość obsługi połączeń międzynarodowych. Na dowolnej trasie na terenie Europy, bez względu na liczbę przekraczanych granic, klient dostaje od nas zbiorczą cenę jednostkową i gwarancję monitoringu składu w każdym momencie trwania zlecenia.

Jakie plany na kolejne lata w Polsce?

Nie planujemy większych zmian w podstawowej działalności, ponieważ firma konsekwentnie i skutecznie realizuje swoją strategię rozwoju. Wynikiem tych działań jest m.in. systematyczny wzrost wykonywanej pracy przewozowej. ITL Polska zamierza utrzymać tę tendencję i stale umacniać swoją pozycję poprzez zwiększanie udziału w rynku. Zamierza także kontynuować i poszerzać ofertę w kierunku wschodnim.

Aby zapewnić najwyższą jakość świadczonych usług przewozowych, firma już teraz inwestuje w nowoczesny system monitoringu. Dzięki specjalistycznemu oprogramowaniu, klient ITL Polska będzie mógł na bieżąco uzyskać informację o miejscu pobytu jego towaru, przy czym meldunki te będą dużo bardziej szczegółowe niż dotychczas. Nie zapominamy również o komunikacji z otoczeniem, dowodem niech będzie np. refreshing witryny internetowej.

Postęp w transporcie



Hupac jest kompetentnym, niezawodnym i niezależnym partnerem, który oferuje Państwu dostosowane do potrzeb rozwiązania logistyczne: W całej Europie realizujemy dla Państwa przewozy przesyłek drogowych koleją i w ten sposób łączymy zalety obu systemów. Hupac jest pionierem w zakresie innowacyjnych systemów produkcyjnych i inwestuje we własne zasoby jak wagony, terminale i rozwiązania informatyczne. Przewozy kombinowane są przyszłością transportu towarowego: Hupac towarzyszy Państwu na drodze do wspólnego sukcesu.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800

HUPAC
moving together

POLSKA
Gazeta Transportowa
TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dodatek specjalny
Transport kolejowy

Redaktor odpowiedzialny:
Krzysztof Koprowski

Redakcja:
Kazimierz Bachulski
Elżbieta Haber

DTP:
Radosław Kieryłowicz

Autorzy:
Krzysztof Koprowski,
Franciszek Nietz,
Sławomir Ostrów,
Maciej Trzaska

Zdjęcia:
Kazimierz Bachulski,
Sławomir Ostrów,
PKP PLK, UMWŚ

Rysunek:
Jacek Frankowski