



Michał Grobelny

# ITL Polska rośnie

fot.: ITL Polska

– W I połowie 2011 r. przewieźliśmy o 40% towarów więcej niż w całym ubiegłym roku. W tej chwili nasze średnie miesięczne przewozy oscylują wokół ilości 300 tys. ton. ITL Polska jest przykładem organizacji, która wypracowuje sobie silną markę na rynku – mówi Maciej Wysocki, prezes ITL Polska Sp. z o.o.

**RK:** Właśnie ukazało się sprawozdanie UTK dotyczące przewozu ładunków za I kwartał 2011 r. Po raz pierwszy pojawia się tu nazwa ITL Polska.

**Maciej Wysocki, prezes ITL Polska Sp. z o.o.:** Tak, zgadza się. W zakresie przewiezionej masy ładunków mamy 0,76% udziału w rynku, a według pracy przewozowej – 0,49%. Szczególnie cieszy nas 1,23% udziału w rynku w komunikacji międzynarodowej według masy. Uważamy, że to bardzo dobry wynik. ITL Polska jest jednym z najmłodszych przewoźników. Zaczynaliśmy o jednego biurka i komórki. Teraz po 2 latach jesteśmy firmą zatrudniającą ok. 80 osób.

### **Czyli udało się przetrwać kryzys i rozwinąć skrzydła?**

To nie jest przypadek. Okres złej koniunktury na rynku wykorzystaliśmy na dokładne przeanalizowanie sytuacji, możliwości, szans i zagrożeń. To były trudne chwile dla wszystkich; pozostaje kwestia kto i jakie wyciągnął wnioski z tej sytuacji. Stare przysłowie mówi, że co nas nie zabije, to nas wzmocni. Dzięki kryzysowi staliśmy się silniejsi. Stworzyliśmy bardzo dobrą, przemyślaną strategię rozwoju firmy. Rosnący udział w rynku jest efektem realizacji tej strategii oraz pełnego zaangażowania i profesjonalizmu pracowników ITL Polska.

**Wielkość wykonywanej pracy przewozowej ITL Polska osiągnęła w lipcu rekordową w skali firmy wartość 45,7 tys. tkm. To jest ponad trzykrotnie więcej niż w czerwcu ubiegłego roku.**

ITL Polska kładzie nacisk na jakość świadczonych usług. Może brzmieć to jak oklepany slogan, ale w naszej firmie naprawdę restrykcyjnie się tego przestrzega. Wypracowane przez nas wysokie standardy obsługi klienta, rzetelność i terminowość sprawiają, że chcą z nami współpracować nawet bardzo wymagający klienci, tacy jak PCC Intermodal, PNI, Strabag, Skanska, Kirchner czy też – debiutująca ostatnio na giełdzie – Jastrzębska Spółka Węgla. W I połowie 2011 r. przewieźliśmy o 40% towarów więcej niż w całym ubiegłym roku. W tej chwili nasze średnie miesięczne przewozy oscylują wokół ilości 300 tys. ton. ITL Polska jest przykładem organizacji, która wypracowuje sobie silną markę na rynku.

**Taki wzrost pracy przewozowej wymusił chyba zwiększenie ilości taboru. Jakie są państwa inwestycje w tym zakresie?**

W obecnej chwili mamy dostęp do nowoczesnych mocnych elektrowozów i lokomotyw spalinowych oraz kilkuset wagonów różnego typu. Średni wiek lokomotyw nie przekracza 4 lat. To jest rewelacyjny wynik na polskim

rynku, gdzie jeszcze królują stare „pocargowskie” lokomotywy. Taki średni wiek taboru kwalifikuje nas do czołówki polskich przewoźników kolejowych. Posiadany tabor determinuje rodzaj przewożonych przez nas ładunków. W przeważającej mierze są to towary masowe: węgiel, koks, kruszywa, paliwa, chemia i szeroko rozumiane materiały budowlane. W niedługim czasie planujemy również poszerzyć naszą działalność o transport kontenerów. W chwili obecnej mamy zaplecze gwarantujące obsługę każdego dużego zlecenia. Zaczęliśmy wchodzić w „duże tematy” wymagające od przewoźników nowoczesnego i niezawodnego taboru. Zostaliśmy dostrzeżeni przez duże polskie i zagraniczne koncerny zajmujące się transportem towarów masowych. Nie boimy się zamówień sięgających milionów ton. W końcu stoi za nami SNCF! Nie tracimy jednak czujności, gdyż w myśl teorii ograniczeń: jeśli zlikwiduje się jedno wąskie gardło, to za chwilę gdzieś powstanie kolejne.

### To znaczy, że wasza „smocza” Kathrina jest już na emeryturze?

To najstarsza z naszych lokomotyw. Rzeczywiście, jej wiek wymusza łagodniejszą eksploatację. Można powiedzieć, że sporo czasu spędza na rehabilitacji i pracuje już tylko na pół etatu (śmiech).

**Wspomniał pan, że stoi za Wami SNCF. ITL Polska funkcjonuje w ramach europejskiej grupy kapitałowej Captrain, której właścicielem jest właśnie jeden z największych europejskich przewoźników kolejowych – SNCF. Czy działanie w strukturach korporacji pomaga czy przeszkadza w interesach?**

Dobre pytanie. SNCF to kolos: 180 tys. pracowników w 120 krajach na całym świecie i 14 tys. pociągów uruchamianych każdego dnia. Współ-

praca wymagała od nas poznania siebie nawzajem i dotarcia – że tak powiem – w akcji. ITL Polska musiał dopasować się do trochę innego systemu funkcjonowania, innych standardów sprawozdawczości, monitoringu, planowania. Z drugiej mamy świadomość naszej wartości jako przyczółka korporacji w Europie Środkowo-Wschodniej.

### No właśnie, a co z ekspansją na wschód? Zdaje się, jakby temat ostatnio przycichł...

Tylko medialnie. Dużo się dzieje w tej dziedzinie. Każdy, kto miał choć trochę do czynienia z transportami na osi wschód – zachód, wie, że to ciężki kawałek chleba. Ale transporty transgraniczne do i z Białorusi stają się już naszym „chlebem powszednim”. Współpraca rozwija się dynamicznie i z dużymi sukcesami. Jak to mówią bracia Rosjanie: cicho siedzisz, dalej jedziesz. Będę więc dalej milczał na ten temat (śmiech).

### A przewozy z i do Europy Zachodniej?

Dlaczego nie? Jesteśmy jedną z nielicznych firm w Polsce, która posiada spójną organizację mogącą realizować transporty po całej Europie. Jeśli klient pyta się nas o transport przykładowo koks do Duisburga czy też do Chatelet, to dostaje od nas jedną zbiorczą cenę. A nasza dyspozytura ma na bieżąco pełną informację, co w danej chwili dzieje się ze składem. Wygodnie, prawda?

### A więc – bez problemów, bez granic?

Dokładnie.

Dziękuję za rozmowę.

## ■ Wzrost wykonywanej pracy przeozowej mierzonej w tonach i tono-km

