



fot. Krzysztof Nowicki

Usługi trakcyjne – bezpieczeństwo i optymalizacja przewozów kolejowych CEMET

CEMET to operator logistyczny przemysłu cementowo-wapienniczego. Posiadając wieloletnie doświadczenie i ponad 3000 wagonów, grupa oferuje kompleksowe rozwiązania obejmujące transport kolejowy i samochodowy oraz zarządzanie bocznicami. Firma specjalizuje się w przewozach materiałów sypkich: cementu, wyrobów wapienniczych, popiołów, a od ponad 5 lat realizuje również transport kruszyw. CEMET równolegle rozwija także inne usługi logistyczne dla branży materiałów budowlanych, takie jak transport samochodowy i przeladunki na inne środki transportu.

Czym są usługi trakcyjne i jak CEMET rozpoczął ich świadczenie?

Jan Ogurkis: – Zgodnie z definicją usługa trakcyjna jest działalnością przewoźnika kolejowego, polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego. Początkowo nasz model biznesowy zakładał zakup tego typu usługi z rynku. Jednak z powodu problemów naszych głównych dostawców z realizacją zleceń oraz ze względu na skokowy wzrost cen zakupu, podjęliśmy decyzję o rozpoczęciu tego typu działalności. Dodatkowo, przy uruchomionych w 2017 roku przewozach kruszyw zdarzały się momenty, że posiadane przez nas lokomotywy nie były w pełni wykorzystane i w ramach optymalizacji przebiegów zaczęliśmy korzystać z nich przy przewozach wagonów z materiałami sypkimi.



fot. Kamili Ciempińska

Jan Ogurkis – dyrektor sprzedaży i logistyki CEMET SA



fot. Kamili Ciempińska

Grzegorz Zubik – dyrektor przewozów CEMET SA

Jak można podsumować dotychczasowe wyniki UT?

Grzegorz Zubik: – Projekt okazał się sukcesem. Podnieśliśmy terminowość świadczonych usług, czasy obiegów składów w niektórych przypadkach skróciły się o 100%. Co więcej, nasze niższe koszty realizacji usług trakcyjnych w porównaniu do kosztów ich zakupu na rynku, wygenerowały dodatkowy zysk

na działalności, potwierdzając zasadność obranego kierunku.

Jan Ogurkis: – Docelowo chcemy zwiększyć udział przewozów realizowanych na podstawie własnej licencji przewoźnika do poziomu powyżej 60% wszystkich realizowanych przez firmę transportów. Ze względów organizacyjnych i ekonomicznych nie widzimy potrzeby całkowitego objęcia przewozów własnymi zasobami taborowymi.

Jak wyglądała organizacja tego typu przewozów UT?

Grzegorz Zubik: – Od strony organizacyjnej posiadaliśmy potrzebną wiedzę i umiejętności oraz część zasobów niezbędnych do świadczenia tego typu usług. Jednocześnie brakowało nam odpowiedniej ilości lokomotyw i maszynistów. O ile pierwszy problem został rozwiązany poprzez wynajem długookresowy taboru w firmach zajmujących się dzierżawą lokomotyw, o tyle drugi okazał się bardziej złożony. W tej sytuacji zdecydowaliśmy się na przeprowadzenie rekrutacji maszynistów z rynku oraz rekrutacji wewnętrznej, która znacznie wydłużyła proces w porównaniu z opcją pozyskania osób już z uprawnieniami.

W takim razie jak długo trwa przygotowanie pracownika do zawodu maszynisty?

Grzegorz Zubik: – Niestety proces ten jest długi i wieloetapowy. Wymaga uzyskania licencji i świadectwa maszynisty. Co za tym idzie, odbycia odpowiedniego szkolenia teoretycznego w zakresie m.in. budowy taboru kolejowego, przepisów prowadzenia ruchu i sygnalizacji oraz praktycznego, tj. realizacji jazd szkoleniowych na lokomotywie. Po zakończeniu procesu szkolenia, które trwa ok. 1,5 roku, wymagane jest zdanie egzaminu.

Jakie są plany na przyszłość związane z przewozami kolejowymi?

Grzegorz Zubik: – Historycznie jesteśmy liderem w przewozach materiałów sypkich koleją. Od 2017 roku rozwijamy przewozy kruszyw – początkowo dla akcjonariuszy, obecnie dla wszystkich zainteresowanych kontrahentów. Nasz udział w rankingach towarowych przewoźników kolejowych publikowanych przez UTK dynamicznie wzrastał. W ciągu ostatniego roku awansowaliśmy o 10 pozycji i znajdujemy się w grupie 20 przewoźników realizujących największą masę towarową.

Jan Ogurkis: – Uważamy, że w związku z planowaną transformacją gospodarek europejskich w kierunku obniżenia emisji CO₂, w najbliższych latach w sektorze towarów masowych nastąpi renesans przewozów kolejowych. Faktem jest, że przewóz 1 tony towaru koleją generuje 6-krotnie mniejszy ślad węglowy w stosunku do przewozów samochodowych.

Zdaniem Grzegorza Lipowskiego, prezesa zarządu CEMET, spółka będzie gotowa na przyszłe wyzwania, jakie pojawią się w branży transportowej. Podjęte działania zgodne ze strategią rozwoju spółki zwiększające jej potencjał przewozowy i organizacyjny pozwolą na realizację celów firmy i kontrahentów, związanych z ograniczeniem emisji CO₂ w transporcie.