



TIRy na torach

Michał Jurczak

Transport intermodalny rozwija się w ostatnich latach dość dynamicznie, choć ciągle stanowi mniej niż piątą część ogólnych przewozów kolejowych oraz morskich. Specjaliści nie mają jednak wątpliwości, że to jedna z najbardziej przyszłościowych gałęzi transportu – tak ze względu na ekonomię, jak i ekologię. Idea opiera się na prostym założeniu, że jedna jednostka ładunkowa przewożona jest więcej niż jednym środkiem transportu.



© SEA00

Usługa transportu intermodalnego pozwala na wykorzystanie zalet różnych środków transportu przy zastosowaniu pojedynczej jednostki ładunkowej (kontener/naczepa). Z pozoru łatwe, oczywiste rozwiązanie wcale nie musi być proste w realizacji. Jeśli natomiast stworzy się odpowiedni system, otrzymuje się bonus w postaci korzyści związanych przede wszystkim z redukcją kosztów, z jakimi mamy do czynienia przy przeładunku towarów (koszty pracowników, angażowanego w przeładunek towarów sprzętu itp.), jak również skróceniem czasu dostaw. Mniej wykonywanych „na danym ładunku” operacji, to również większe bezpieczeństwo tego ładunku (mniej uszkodzeń – przeładunek oryginalnej jednostki kontenerowej), ograniczenie ryzyka sytuacji mogących potencjalnie stwarzać zagrożenie (mniej reklamacji i strat finansowych). Efektem końcowym jest możliwość znaczącego podwyższenia poziomu wykonywanych usług transportowych. Przewozy intermodalne są też promowane w Europie z racji swego proekologicznego charakteru (ograniczenie ruchu na zatłoczonych drogach, mniejsza emisja dwutlenku węgla).

Paweł Grądzki, Business development manager, SEA00.com, podkreśla, że w Polsce krzyżują się główne europejskie korytarze transportowe, a integracja z Unią Europejską oraz rozwój współpracy z krajami Europy Wschodniej stanowią wystarczającą przesłankę do tego, aby rozwijać usługi intermodalne. – *Polityka transportowa Polski (opublikowana przez Ministerstwo Infrastruktury) na lata 2006-2025 zakłada dalszy wzrost znaczenia transportu intermodalnego, zwłaszcza w obsłudze ruchu tranzytowego w relacjach wschód–zachód oraz północ–południe* – przypomina nasz rozmówca.

Najważniejsze kierunki

Michał Kołodziejcki, Dyrektor Produktu Morskiego DIIL Global Forwarding, podkreśla, że tradycyjne trasy intermodalne łączą porty Zachodniej Europy z polskimi terminalami kolejowymi i końcowymi klientami. – *Przez lata zwłaszcza przewozy intermodalne z/do portów w Hamburgu i Bremer-*

haven były efektywnie wykorzystywane i obsługiwały duże ciągi ładunkowe do Polski. DIIL Global Forwarding również zapewnia swoim klientom ten rodzaj transportu przy współpracy z czołowymi operatorami intermodalnymi. W ostatnim czasie, ze względu na rozwój portów polskich, połączenia z portów niemieckich straciły na znaczeniu, natomiast naturalnie urosły potrzeby rozwoju transportu intermodalnego z/do portów polskich, szczególnie Gdańska. Fakt ten wykorzystali lokalni operatorzy intermodalni, inwestując w sieć nowych terminali i połączeń. Porty nie pozostały w tyle z inwestycjami, modernizując swoją infrastrukturę w celu maksymalizacji możliwości obsługi pociągów kontenerowych – mówi M. Kołodziejcki, zaznaczając, że rozwój sieci spowodował rosnącą konkurencję między operatorami na poszczególnych obszarach geograficznych i w efekcie obniżkę stawek przewozowych poniżej poziomu oferowanego przez przewoźników drogowych. Kluczowym okazało się przejście gestii zarządzania sprzętem (kontenerami) przez operatorów intermodalnych i tym samym zaproponowanie zrównoważonej oferty, zapewniającej optymalny obrót kontenerami zamiast tradycyjnej oferty one-way/round-trip.

W lutym br. na rynek przewozów intermodalnych wszedł SPEDCONT – spółka z Grupy PEKAES. Rozpoczęto przewóz kontenerów na linii Trójmiasto – Łódź. Kolejnym krokiem, m.in. dzięki współpracy z CARGO-SPED było uruchomienie regularnych połączeń między Gdynią i Gdańskiem a Warszawą. Arkadiusz Filipowski, Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy PEKAES, zauważa, że duże zapotrzebowanie na przewozy kontenerów wykazują już nie tylko spedytorzy kolejowi czy morscy, ale i firmy, które samodzielnie organizują transport swoich towarów. Z kwartału na kwartał ilość przewożonych jednostek intermodalnych wzrasta w tempie dwucyfrowym. To powoduje, że do końca roku PEKAES chce zwiększyć liczbę połączeń na obu liniach z trzech do pięciu tygodniowo. – *Niedawno uruchomiliśmy połączenie do Włoch, łączące terminal w Łodzi z terminalem w Piaccencie. Ponadto obsługujemy połączenia ze wscho-*



dem oraz Chinami, a w niedalekiej perspektywie uruchomimy również i z zachodem Europy. Terminal kontenerowy na Olechowie w naturalny sposób stanie się „hubem” umożliwiającym przemieszczenie ładunku

z Chin oraz innych krajów Dalekiego Wschodu do wielu krajów Europy, przy jednoczesnej minimalizacji kosztów przeladunków i przewozów między terminalami – mówi A Filipowski. Jeszcze w tym roku firma za-

mierza uruchomić terminal w południowo-wschodniej części Polski, a w przyszłym planuje otworzyć dwa kolejne terminale.

W przypadku Morskiej Agencji Gdynia najpopularniejsze kierunki w transporcie intermodalnym to region Śląska, Wrocławia i Łodzi. Kamil Skoneczny, Kierownik działu transportu kolejowego podkreśla, że w przypadku pierwszych dwóch regionów, chodzi o różnicę w cenie transportu, natomiast w przypadku Łodzi decyduje specyfika rynku oraz wolumen klienta.

– Obsługujemy połączenia intermodalne pomiędzy Azją i Europą, w szczególności pomiędzy Chinami, Japonią, Koreą Południową a wszystkimi krajami Europy. Obsługujemy także połączenia intra-europejskie, np. pomiędzy Włochami a Beneluksem, Szwecją, Wielką

Od drzwi do drzwi

– Niezależnie od środka transportu, przewozów mono- czy multimodalnych zawsze oferujemy klientowi usługę drzwi-do-drzwi. Naszym zdaniem ważne jest, aby klient miał opcje do wyboru, bo tylko wtedy będzie mógł kupić usługę, która mu najbardziej odpowiada. Dla pewnej partii towaru najważniejszy może być czas dostawy, a dla innej koszt. Naszym zadaniem jest znaleźć rozwiązanie dopasowane do tego, czego oczekuje klient.

► **Piotr M. Sikorski**
Dyrektor Zarządzający, DHL Fracht Polska



Transport w relacji Gliwice – Gdynia/ Gdańsk, firma świadczy usługi spedycji intermodalnej kolej-droga do Hiszpanii, Włoch, Niemiec, Holandii, jak również usługi spedycji intermodalnej droga-kolej-morze do Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Norwegii, Szwecji oraz Rosji.

A co z infrastrukturą?

Trudno wyobrazić sobie rozwój transportu intermodalnego bez odpowiedniej infrastruktury, sieci kolejowych, dróg, portów. A. Filipowski (PEKAES) widzi ogromny potencjał w kolei. – Co ważne, widzą to także nasi klienci. Szla-

ki kolejowe są modernizowane, zmienia się także podejście samej branży kolejowej, przez co realizacja przewozów nie jest już obarczona dużym ryzykiem braku terminowości, jak miało to miejsce jeszcze kilka lat temu. Konkurencyjność kolei będzie rosła i będziemy zachęcali naszych partnerów do korzystania z jej usług – stwierdza nasz rozmówca, zaznaczając jednocześnie, że ciągle występuje w przewozach kolejowych wiele barier infrastrukturalnych i administracyjnych. Dotyczy to np. dostępności kolejowej do portów. – Na szczęście wiedzą to również inni spedycytorzy i operatorzy czy zarządcy infrastruktury ▶

Brytanią czy pomiędzy krajami Europy a Rosją i Kazachstanem – wylicza Piotr M. Sikorski Dyrektor Zarządzający DIHL Fracht Polska.

Spółka Scifert Polska realizuje przewozy intermodalne głównie do Europy Zachodniej i z Dalekiego Wschodu, przy czym transporty wewnątrz europejskie wykonuje z wykorzystaniem samochodów, natomiast te z Dalekiego Wschodu kontenerowcami lub poprzez włączenie do pociągów formowanych w Chinach. – Naszą najnowszą usługą są przewozy kontenerów pociągami na trasie Polska – Chiny, chociaż ze względu na rosyjskie embargo dotyczące tranzytu, jest ona mocno ograniczona – wyjaśnia Zbigniew Janicki, Dyrektor Oddziału Warszawa, Scifert Polska.

Raben ma połączenie kolejowe obsługiwane bezpośrednio przez Raben

Wszystkie gałęzie

– Transport intermodalny, z definicji, to przewóz ładunków w jednej i tej samej jednostce ładunkowej przy użyciu różnych gałęzi transportu. Dla zobrazowania tematu wystarczy posłużyć się przykładem transportu ładunku w kontenerze od fabryki w dowolnym kraju świata do finalnego magazynu odbiorcy w Polsce. Jako case study posłuży transport wyrobów stalowych w kontenerze 20-stopowym z centralnych Chin do magazynu odbiorcy, który mieści się na Dolnym Śląsku. Trasa, jaką musi pokonać ładunek, obejmuje drogę lądową w Chinach od fabryki do portu, transport morski z portu w Chinach do portu w Polsce, transport kolejowy z portu w Polsce do terminalu kontenerowego w głębi kraju oraz ostatni odcinek od terminalu do magazynu odbiorcy. W takim przykładzie użyte zostały wszystkie gałęzie transportu – odpowiednio transport kolejowy/drogowy, morski, kolejowy, drogowy.

▶ **Paweł Grądzki**
Business development manager, SEAOO.com

ry. Inwestycje są prowadzone, ich tempo może być dyskusyjne, ale przynajmniej mamy pewność, że sytuacja się poprawi. Poprawia się również infrastruktura drogowa, czas przejazdu samochodów liniowych dzięki zakończonym już inwestycjom na niektórych połączeniach znacznie się skrócił. Poprawiło się również bezpieczeństwo. To wymaga szczególnego podkreślenia: każda nowa droga poprawia bezpieczeństwo, terminowość, przewidywalność oraz efektywność, mając pozytywny wpływ na koszty spalania. Z niecierpliwością czekamy na finalizację kolejnych projektów drogowych – dokończenie A1, wydłużenie A2 czy realizację S3. Z roku na roku polskie porty, np. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, działają coraz lepiej, ale by mogły skutecznie konkurować z innymi bałtyckimi portami, potrzebne im są dodatkowe inwestycje. Urządzenia portowe są zużyte, a dojazd koleją za słaby. Potrzebne są również dodatkowe inwestycje w ich możliwości przeładunkowe. Rozwój portów ograniczają głównie słaby stan krajowej infrastruktury kolejowej oraz śródlądowych dróg wodnych – konkluduje A. Filipowski.

Podobne opinie wyraża Piotr M. Sikorski (DIIL Fracht), podkreślając, że infrastruktura w Polsce jest systematycznie modernizowana i rozbudowywana, rośnie liczba operatorów intermodalnych na naszym rynku, a to oznacza, że można oferować klientom coraz lepsze usługi. Najlepszym

dowodem wzrostu konkurencyjności tych usług jest coroczny, systematyczny wzrost wolumenu w przewozach intermodalnych (zarówno wewnątrz kraju, jak i w eksporcie, transzycie oraz imporcie).

Czas terminali

P. M. Sikorski (DIIL Fracht) wspomina też o potrzebie budowy nowych i rozbudowie istniejących terminali. Jego zdaniem część z nich wymaga sporych nakładów, wyraża nadzieję, że ich zarządcy będą potrafili pozyskać w tym celu środki z Unii Europejskiej.

Również przedstawiciel PEKAES dostrzega ogromne rezerwy i wciąż nie wykorzystany potencjał drzemący w segmencie intermodalnym, którego rozwój wymaga uruchamiania kolejnych terminali. – Jeszcze w tym roku zamierzamy uruchomić terminal w południowo-wschodniej Polsce. Oferta przewozów intermodalnych w tamtym regionie kraju jest bardzo uboga, chcemy wykorzystać duże zapotrzebowanie na Podkarpaciu na tego typu usługi. Jednocześnie jest to najbardziej oddalony region od portów w Trójmieście, a koszty transportu drogowego są najwyższe spośród wszystkich środków transportu. Rozmawiamy z wieloma klientami, dodatkowo przeprowadziliśmy szczegółową analizę rynkową, z której wynika, że nasza oferta pozwoli na optymalizację kosztów logistyki tamtejszym odbiorcom i nadawcom, dzięki czemu zniknie jedna z ostatnich „bia-



© Kuehne und Nagel

łych płam” na polskiej mapie dostępności transportu intermodalnego – mówi A. Filipowski.

Olbrzymi potencjał Polski Południowo-Wschodniej dostrzega też K. Skoneczny (Morska Agencja Gdynia). Największe braki w infrastrukturze dla transportu intermodalnego istnieją na Podkarpaciu i Lubelszczyźnie. – Z niecierpliwością czekamy na rozwój terminali intermodalnych w okolicach Rzeszowa/Stalowej Woli czy Lublina. Dla spedytorów ważne jest, by mieć wybór przynajmniej dwóch operatorów intermodalnych. Takie możliwości daje region Łodzi, Poznań, Warszawy czy aglomeracji Śląskiej. Dla nas, operatora oferującego obsługę kolejową z Chin, połączenie Małaszewicz z resztą kraju jest absolutnie niekonkurencyjne w stosunku do transportu samochodowego, nad czym bardzo ubolewamy – mówi K. Skoneczny.

Z. Janicki (Seifert Polska) zauważa, że jeszcze do dziś w niektórych kręgach funkcjonuje przekonanie, że miarą prężności ich regionu jest nasycenie terminalami intermodalnymi. Zdaniem naszego rozmówcy, to błędne rozumowanie, gdyż nie ilość, a jakość i różnorodność usług na

Niekorzystny kurs

– Większym problemem niż ograniczenia infrastrukturalne jest utrzymujący się od dłuższego czasu, niekorzystny dla importerów kurs dolara do złotówki, co skłania ich do minimalizacji zamówień i konsumowania ubiegłorocznych zapasów z magazynów kosztem nowych zamówień. Widać to wyraźnie na prognozowanych wynikach armatorów morskich, które zakładają straty w 2015 r. Dodatkowym, niekorzystnym czynnikiem rynkowym jest embargo rosyjskie, które spowodowało załamanie się eksportu kontenerowego do Rosji. Eksporterzy, poszukując nowych rynków zbytu, nie zawsze korzystają z innych dostępnych relacji morskich, co odbija się na spadku wolumenu w tym segmencie rynku. Nie bez znaczenia jest również sytuacja polityczna na Ukrainie, która przełożyła się na spadek popytu wewnętrznego w tym kraju. Trzeba pamiętać, że bardzo dużo towarów importowanych było na tamtejszy rynek właśnie drogą morską przez polskie porty.

▶ Arkadiusz Filipowski
Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy, PEKAES



terminalach świadczą o funkcjonalności i prężności gospodarczej danej okolicy. – *Konsorcja utworzone na potrzeby budowy terminali kierowały się z jednej strony potrzebami lokalnych użytkowników, a z drugiej – nie uwzględniały kompleksowych i perspektywicznych możliwości rozwoju infrastruktury kolejowej czy magazynowej. Bardzo często potencjał tych małych terminali nie jest wykorzystywany, ponieważ w promieniu 100 km znajdują się podobne obiekty, mające rozbieżne cele gospodarcze. Geograficznym przykładem takiej sytuacji jest Polska Środkowa i Południowa, natomiast w rejonach mniej rozwiniętych gospodarczo terminali praktycznie nie ma – mówi Z Janicki.*

Paweł Grądzki, Business development manager SEAOO.com, przekonuje natomiast, że pomimo gwałtownego rozwoju sieci drogowej oraz połączeń kolejowych ciężko porównać nasz kraj do takich „asów”, jak Niemcy czy Francja, gdzie sieć drogowa i kolejowa stoi na dużo wyższym poziomie niż w Polsce. – *Niemniej jednak nie można powiedzieć, że nic się w Polsce nie dzieje. Sieć dróg szybkiego ruchu oraz autostrad rośnie z roku na rok, przewoźnicy kolejowi specjalizujący się w przewo-*

zach cargo otwierają nowe terminale (huby), tworzą nowe trasy przewozów, aby sprostać rosnącemu potokowi ładunków. Ilość terminali intermodalnych w Polsce nie odbiega od średniej Unii Europejskiej, a ciągle budowane są nowe – zaznacza P. Grądzki.

M. Kołodziejcki (DIIL Global Forwarding) za słabość uważa brak centralnej koordynacji. Operatorzy inwestują bowiem w terminale i połączenia umiejscowione geograficznie w lokalizacjach odpowiadających ich partykularnemu interesowi (czyli sieci obecnie obsłu-

giwanych klientów), co niekoniecznie odpowiada interesom całego rynku. Nie wykorzystują przez to efektów synergii. Wynikiem tego jest nadmierna już ilość terminali w jednych lokalizacjach (np. okolice Poznania) a niedostateczna w innych (wschodnia Polska).

Do wyboru...

Wśród pionierów w zakresie przewozów intermodalnych, od lat koncepcyjnie współpracujących z operatorami kolejowymi, jest DIIL Global Forwarding. Oferuje szeroką sieć opartą na wielu terminalach nadania, dzięki czemu jest w stanie elastycznie zarządzać ładunkami w szczycie sezonu. W kwietniu br. uruchomiono kompletny serwis drobnicowy, oparty o własne usługi magazynowe i celne. Serwis ten zapewnia szybkie przemieszczanie mniejszych kilkupaletowych przesyłek za proporcjonalnie niższą cenę w porównaniu z serwisem pełnokontenerowym. Wprowadzono również do oferty innowacje produktowe (np. kontenery specjalistyczne typu reefer, GOII, double decker) i geograficzne (obsługa Japonii i Korei z szybkim transferem na szyny).

PEKAES, dzięki współpracy z zagranicznymi partnerami oraz uzyskanym kompetencjom intermodalnym, dostarcza towar do wielu części świata. Organizuje przewozy do: Mongolii, Kazachstanu, Rosji, Ukrainy, Białorusi, Uzbekistanu, Turkmenistanu, Tadżykistanu, Kirgistanu, Afganistanu, do republik nadbałtyckich oraz do krajów południowej Europy m.in. Czech, Słowacji, Węgier, Rumunii. Oferuje kompleksową usługę intermodalną, na którą poza transportem składa

Konkurencja, ceny

– *Na rodzimym rynku intermodalnym jako spedytor możemy powiedzieć, że wzrost konkurencji wśród firm oferujących połączenia intermodalne zadziałał in plus. Po pierwsze, spedycje mają możliwość negocjowania cen z więcej niż jednym operatorem. Po drugie, częstotliwość połączeń w porównaniu do początków transportu intermodalnego w Polsce jest bardzo zadowalająca. Dziś z trójmiejskich portów możemy wyjechać codziennie bez oczekiwania na zebranie kontenerów, by utworzyć skład.*

► **Kamil Skoneczny**
Kierownik działu transportu kolejowego, Morska Agencja Gdynia

się również spedycja, obsługa przeładunkowa jednostek intermodalnych, odprawy celne eksportowe i importowe, przewozy pod zabezpieczeniem celnym czy usługi składu celnego i magazynu celnego w Łodzi.

– Nasza firma od 70 lat świadczy usługi intermodalne przy wykorzystaniu różnych rozwią-

dzy Polską a Dalekim Wschodem, głównie z Chinami. Ma możliwość przewozu kontenerów w pociągach na trasie Polska – Chiny. To szybka usługa, transport trwa 12–14 dni. Firma dysponuje ponadto narzędziami finansowymi, które ułatwiają klientom dokonywanie płatności, a także realizuje komplek-



© KX

zań transportowych – od samochodów, przez kolej i statki, aż po cargo lotnicze. Jesteśmy w stanie zorganizować szybki przewóz towarów w kontenerach do wybranego miejsca na kuli ziemskiej – usłyszeliśmy w Seifert Polska. Firma specjalizuje się w organizacji transportu wewnątrz Europy oraz mię-

sowe usługi door to door dla wybranych relacji na świecie.

P. Grądzki (SEAOO.com) podkreśla, że jako spedytor uniwersalny firma świadczy usługi „szyte na miarę”. – Jeśli klient wymaga szybkiego przewozu z Chin – oferujemy transport kolejowy. Jeśli wymaga taniego frachtu – proponujemy fracht morski. Jeśli jest



© Seifert Polska

zainteresowany przewozem małej ilości ładunku – drobnica morska jest idealnym produktem. Czy stosujemy transport intermodalny? Tak, bez niego żaden spedytor uniwersalny nie utrzyma się na rynku. Rozwiązania są zawsze dopasowane do potrzeb konkretnego klienta. Nasza oferta wyróżnia się przede wszystkim dostępnością. Koszty transportu liczą się automatycznie i są dostępne on-line. Dzięki przejrzystemu narzędziu wyceny oraz obsługi zamówień, klient ma możliwość interakcji ze spedytorem i kontroluje cały proces spedycyjny ze swojego komputera. Społeczeństwo i potrzeby się zmieniają, jako nieliczni to dostrzegamy i staramy się im sprostać. SEAOO.com realizuje transport intermodalny (lub też kombinowany) w każdym zleceniu spedycyjnym wykonywanym na rzecz klienta. Usługi intermodalne ściśle związane są ze specjalizacją firmy w przewozach

Równać do liderów

– W Polsce zakres usług oferowanych przez terminale kontenerowe mocno odbiega od tych oferowanych przez naszych partnerów z Europy Zachodniej. Ta dysproporcja zaciera się nieznacznie w przypadku realizowania tego typu zleceń w portach Trójmiasta, ale to miasta, takie jak Rotterdam czy Hamburg, zapewniają obsługę na najwyższym poziomie. Niemniej, nowe rozwiązania techniczne i informatyczne weszły już na polski rynek portowy, a nowo otwierane centra logistyczne powoli doganiają te z zachodu Europy, chociaż ich wielkość, dostępność infrastruktury drogowej i kolejowej, organizacja pracy i rozwiązania logistyczne mogą być porównywane jedynie do lokalnych terminali europejskich miast.

► **Zbigniew Janicki**
Dyrektor Oddziału Warszawa, Seifert Polska



morskich, w których dominującą rolę jednostki transportowej pełni ustandaryzowany kontener morski. Ma to związek z lokalną specyfiką rynku. SEAOO.com to w głównej mierze spedycja morska. Specjalizujemy się w morskich przewozach ładunków drobnicowych i pełnokontenerowych. Dla klienta najbardziej

liczy się czas realizacji zlecenia, cena przewozu oraz bezpieczeństwo ładunku. Najbardziej czasochłonne oraz najkosztowniejsze są przeładunki towarów, więc jeśli można przetransportować kontener zamknięty w chińskiej fabryce plombą załadownicy szybko i tanio do odbiorcy, to można powiedzieć, że cel, jaki stoi przed

operatorem łańcucha transportowego, został osiągnięty – mówi P. Grądzki.

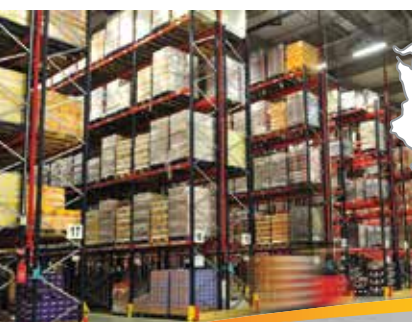
Raben oferuje rozwiązania intermodalne: kolej – droga oraz fracht morski short sea dla ładunków w kontenerach (20', 40', 45') oraz naczepach typu huckepack. To kompleksowa usługa logistyczna na wszystkich etapach realizacji, istnieje możliwość optymalizacji czasu i kosztów dostawy w zależności od wykorzystanych środków transportu i długości trasy. Transport kolejowy jest uzupełniany o: transport drogowy kontenerów (dowozy i odwozy), obsługę terminalową w Gliwicach (przeładunki, składowanie), odprawę celną. Czas tranzytu na relacji Gliwice – Gdynia/Gdańsk wynosi 18 godzin, pociągi kursują sześć w tygodniu.

Intensywnie rozwija się w sektorze usług intermodalnych również Nijhof-Wassink. Dysponuje terminalami w Coevorden, IJengelo, Rotterdamie i w Kutnie. Nijhof-Wassink ma udziały w Terminalu Combi Pernis PCT, posiadającym własne połączenie z nabrzeżem morskim i linią kolejową. W centrum Polski leży terminal Nijhof-Wassink Kutno (od 1990 r). W Nijhof-Wassink podkreślają, że Kutno należy do najważniejszych węzłów kolejowych w Polsce. Tutaj przecinają się linie kolejowe Poznań – Warszawa (wschód – zachód) i Gdańsk – Katowice (północ – południe). Leży też niedaleko Włocławka i Płocka, gdzie mieści się wiele firm z sektora petrochemicznego. Terminal znajduje się bezpośrednio przy torach kolejowych. ■

reklama

- Transport • Spedycja drogowa i morska
- Usługi intrastat • Magazynowanie


COLIAN Logistic



Colian Logistic Sp. z o.o.
Dział Handlowy – tel. 510-164-131
logistyka@colian.pl