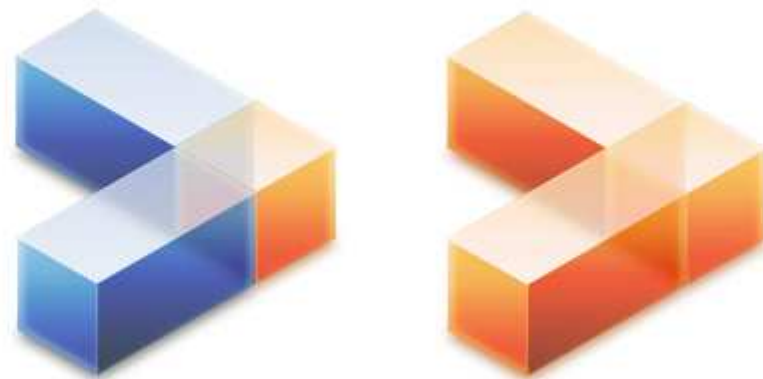




PCC Intermodal S.A.



Długoterminowe plany rozwoju PCC Intermodal S.A.



Dlaczego intermodal?

Transport intermodalny wykorzystuje atuty minimum 2 gałęzi transportu – w przypadku PCC to transport kolejowy w połączeniu z samochodowym.

Transport kolejowy



- ✦ Niższe koszty na długich dystansach
- ✦ Dłuższy czas dowozu, ale:
 - ✦ bez korków
 - ✦ o niskim współczynniku ryzyka wypadku
 - ✦ mniejszej podatności na warunki pogodowe
 - ✦ bez ograniczeń czasowych
 - ✦ o wyższej punktualności
- ✦ Ograniczony zasięg dostaw
- ✦ Ograniczona elastyczność
- ✦ Przyjazny środowisku
- ✦ Dogodny dla przewozu dóbr niebezpiecznych

Transport samochodowy



- ✦ Wyższe koszty przy długich dystansach
- ✦ Krótszy czas transportu, ale:
 - ✦ obciążony ryzykiem korków
 - ✦ narażony na wypadki
 - ✦ o wyższej podatności na warunki pogodowe
 - ✦ opatrzony ograniczeniami czasu pracy
 - ✦ o wyższym prawdopodobieństwie opóźnień
- ✦ Nieograniczone możliwości dostaw
- ✦ Wyższa elastyczność
- ✦ Mniej przyjazny środowisku



Porównanie kosztów wyjściowych transportu drogą i koleją

droga



Kolej



Koszt zakupu samochodu lub lokomotywy na jeden kraj
Koszt zakupu samochodu lub lokomotywy na wiele krajów
Okres oczekiwania na realizację zamówienia
Kraje objęte homologacją
Koszt homologacji

300,000 €
300,000 €
6 miesięcy
27
60,000 €

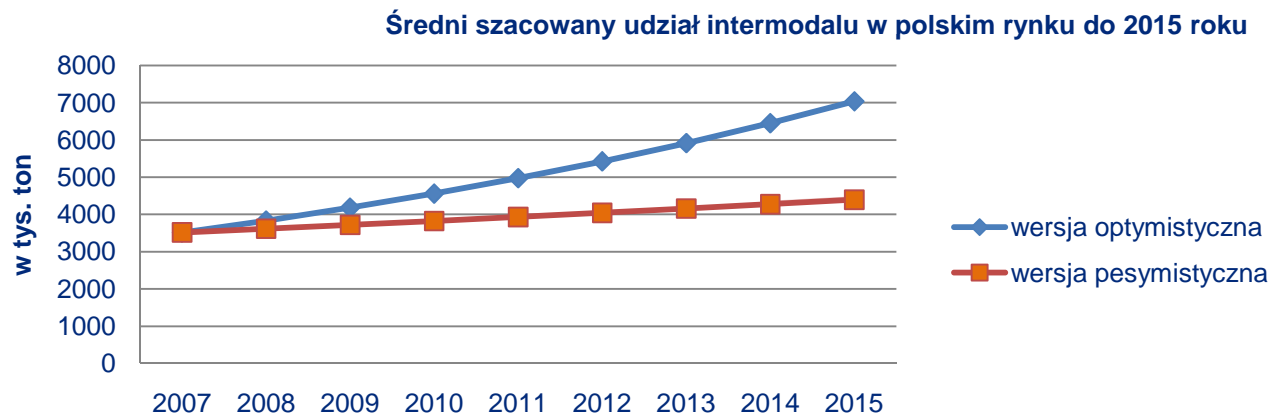
3,5 mill €
5 mill €
12-24 miesięcy
1
1-2 mill €



Potencjał wzrostu udziału transportu intermodalnego w Polskim rynku transportowym

- polski udział w rynku to 2% dla transportu intermodalnego
- udział w rynku do 2015 – 5,2% (wersja optymistyczna)
- udział w rynku do 2015 – 3,3% (wersja pesymistyczna)

Średni udział intermodalu dla krajów UE = 15%



Źródło: Instytut Badań Strukturalnych

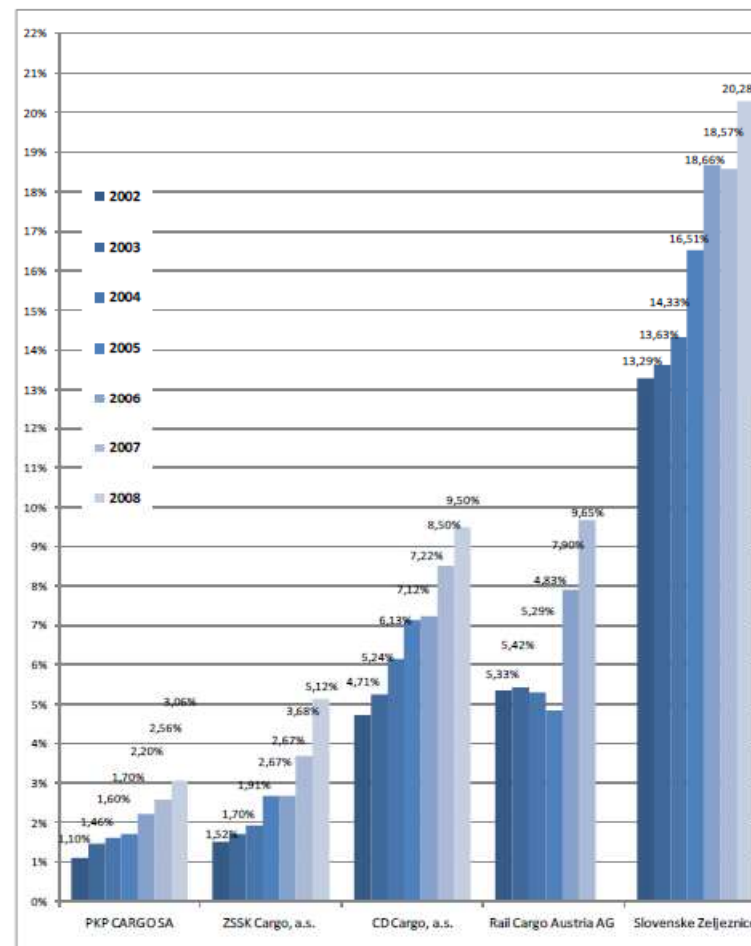
Udział w rynku firm prywatnych kolejowych w Europie jest poniżej 7% w stosunku do całego rynku transportowego
– pozostałe firmy są własnością lub z kapitałem państwa.



Porównanie rynku polskiego i Europy Środkowej

- Polska 3%
- Słowacja 5%
- Czechy 9%
- Austria 10%
- Słowenia 20%

Przewoźnik	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PKP Cargo	1,10	1,46	1,60	1,70	2,20	2,56	3,06
ZSSK Cargo	1,52	1,70	1,91	2,67	2,67	3,68	5,12
CD Cargo	4,71	5,24	6,13	7,12	7,22	8,5	9,5
RCA AG	5,33	5,42	5,29	4,83	7,90	9,65	
SZ	13,29	13,63	14,33	16,51	18,66	18,57	20,28

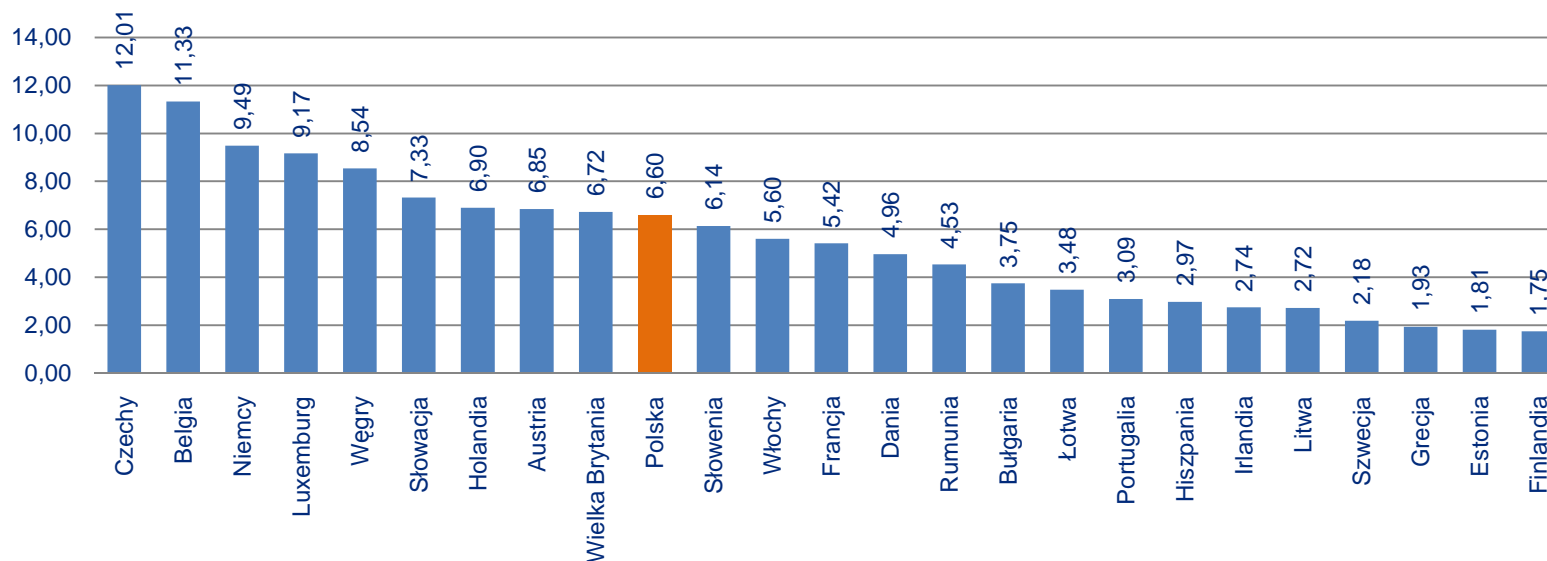


Źródło: Rynek Kolejowy

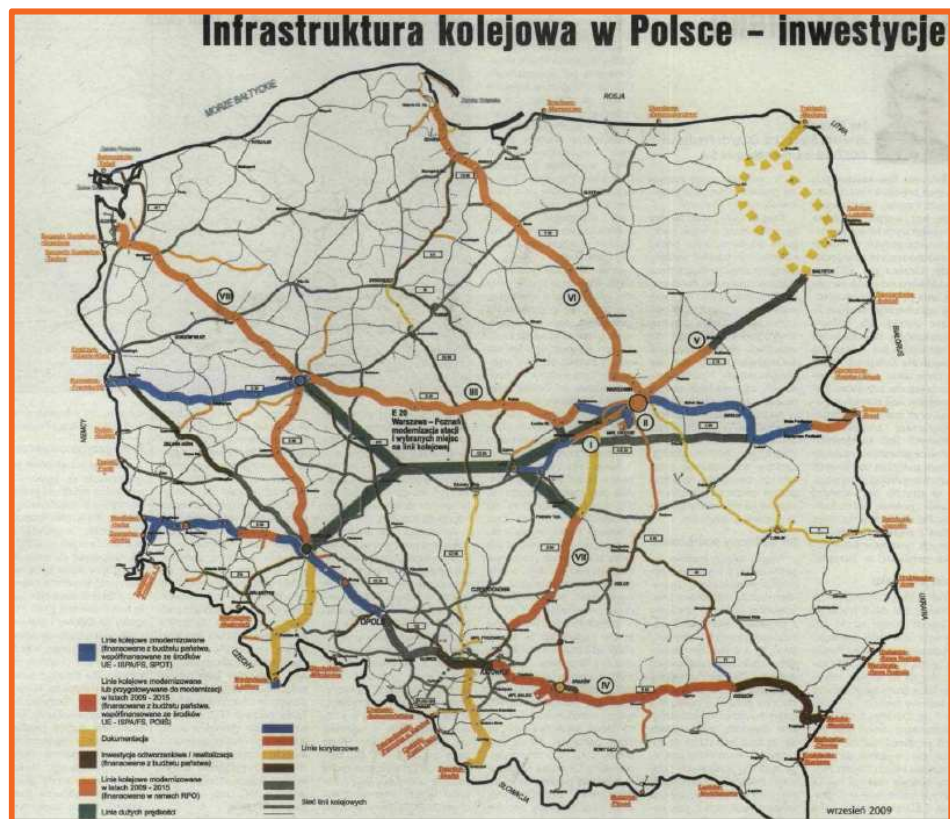


Gęstość linii kolejowych w Polsce plasuje nasz kraj w średniej europejskiej, gęste linie nie jest jednak wyznacznikiem wystarczającej ilości czynników wspierających rozwój intermodalu.

Gęstość linii kolejowych w Europie w 2008 roku (km/1000km²)



Potencjał użytkowania optymalnych połączeń kolejowych



Źródło: Rzeczpospolita, wrzesień 2009 r.

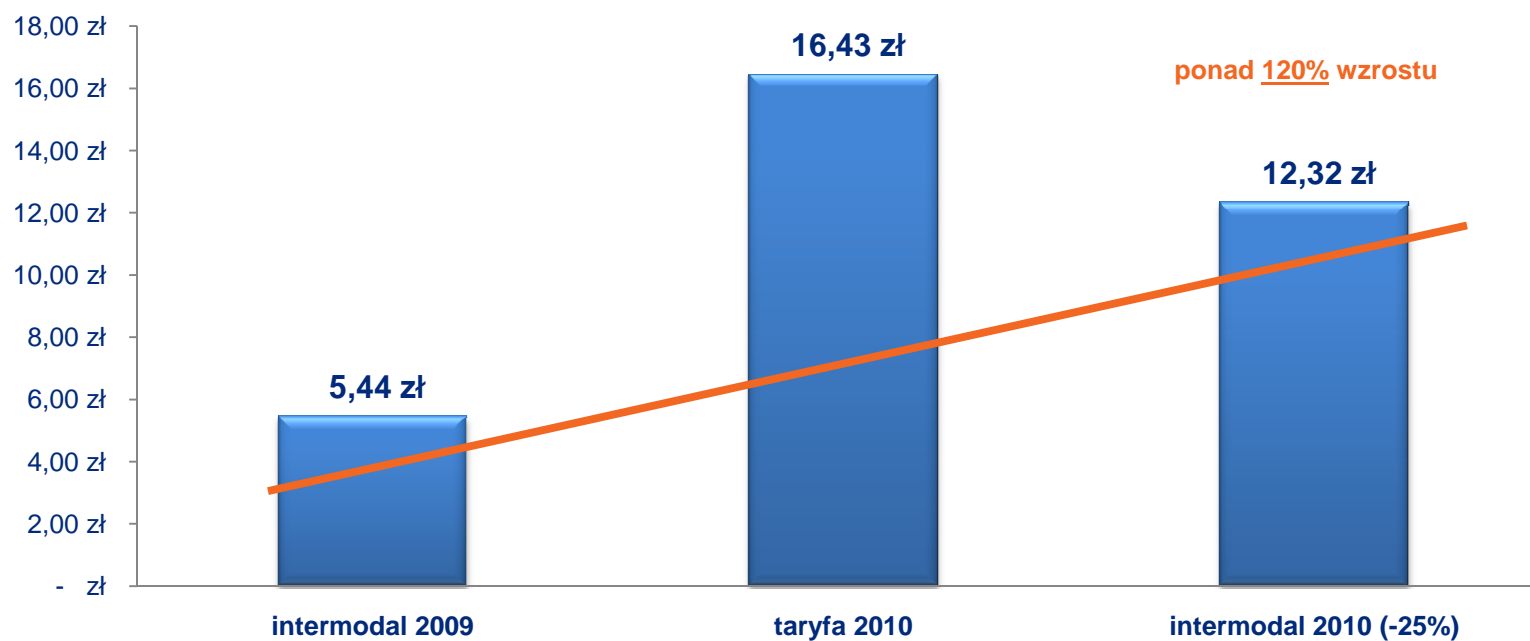
Słaby stan infrastruktury kolejowej w Polsce...

- ☛ ponad 25% linii kolejowych jest poniżej standardów
- ☛ średnia prędkość pociągów towarowych to 30 km/h
- ☛ w tym samym czasie remontowanych, modernizowanych jest ponad 1000 km linii kolejowych

- ☛ niższe koszty
- ☛ poprawa jakości infrastruktury kolejowej



Średni koszt dostępu do infrastruktury kolejowej wg PKP PLK (per 1 km)





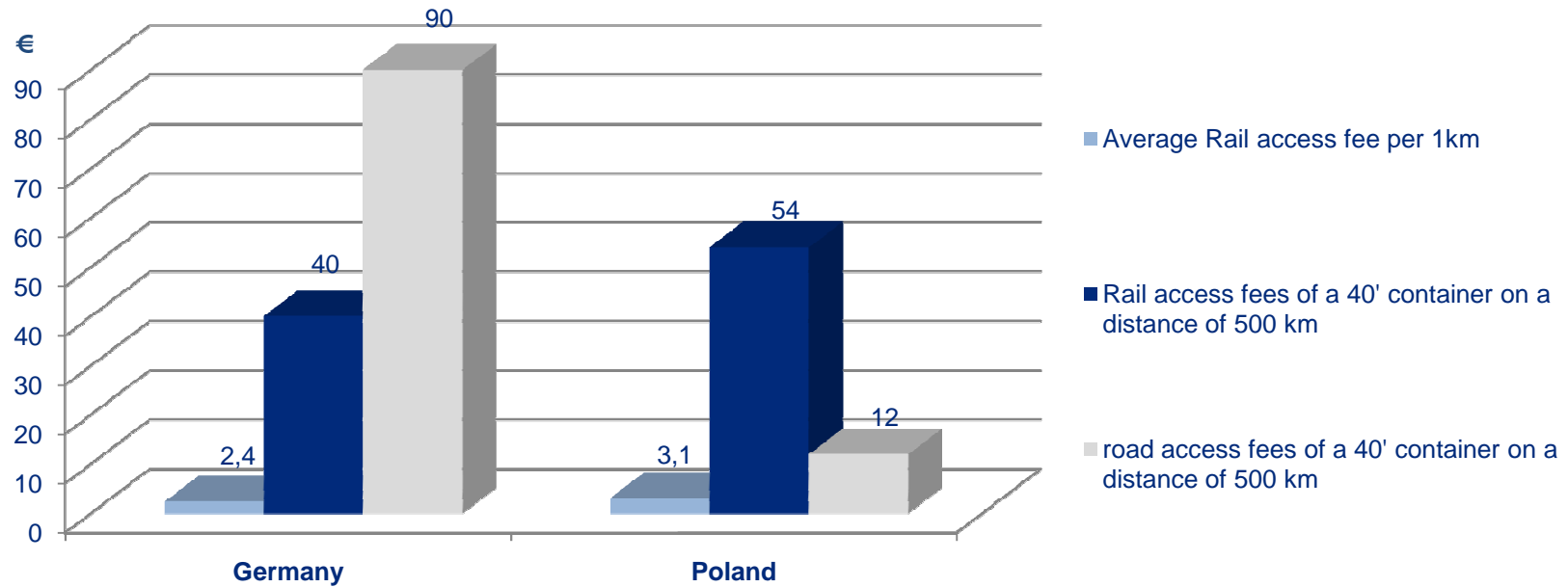
Porównanie kosztów z uwagi na różne wagi składów

- rosnące koszty operacyjne dla pociągów towarowych
- stałe koszty dla pociągów pasażerskich

€	60<M<150	300<M<450	1100<M<1500	1500<M<2100	2100<M<3000	M>3000
2007-2008	1 940,52	2 629,79	6 570,03	6 954,75	7 211,89	7 615,76
2008-2009	1 897,13	2 625,83	6 826,68	7 256,11	7 542,04	7 993,81
2009-2010	1 826,52	2 676,11	6 049,33	7 703,98	9 133,50	11 039,60
2010-2011	1 906,68	2 536,86	6 886,66	8 823,08	10 487,38	11 811,88



Porównanie kosztów dostępu – Polska / Niemcy



Poziom opłat za dostęp do infrastruktury dla różnych środków transportu

Koszty zostały przeliczone na euro wg kursu 1euro = 3,9 PLN



... regulacje prawne transportu intermodalnego w Polsce

- ❖ Brak regulacji prawnych dla operatorów transportu intermodalnego, takich jak:
 - ❖ Dookreślenie zakresu odpowiedzialności
 - ❖ Definicja działalności
 - ❖ Brak zdefiniowanych uprawnień operatorów intermodalnych
- ❖ Brak krajowego i międzynarodowego „intermodalnego listu przewozowego”
- ❖ Niejednoznaczna definicja procesu
- ❖ Brak zrozumienia dla działalności organizatorów transportu intermodalnego wśród ustawodawców.

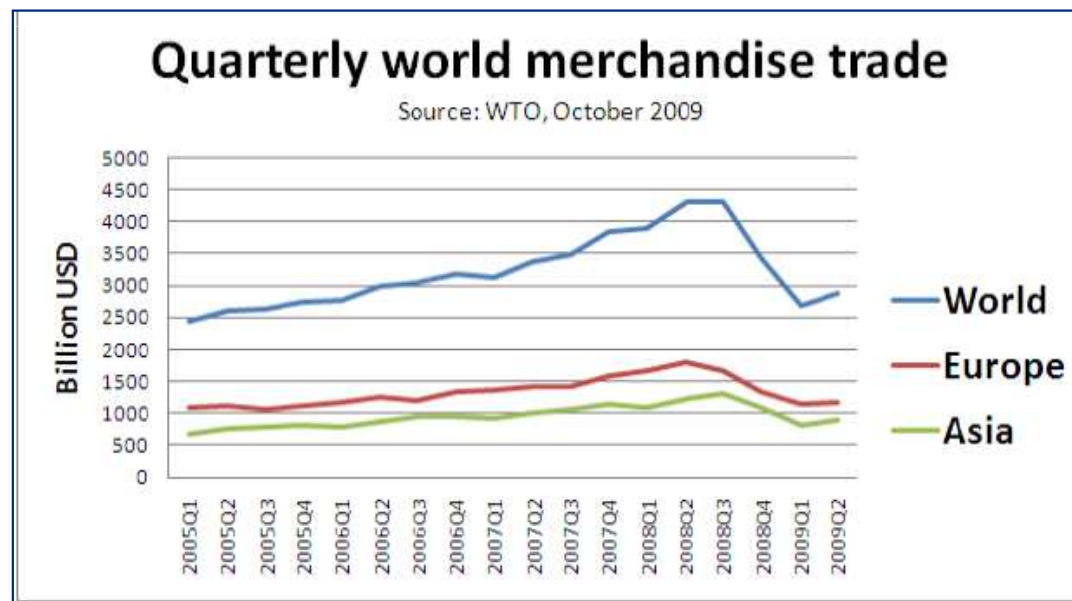


Wyzwanie – operator intermodalny: przewoźnik, spedytor.... żadne z powyższych?



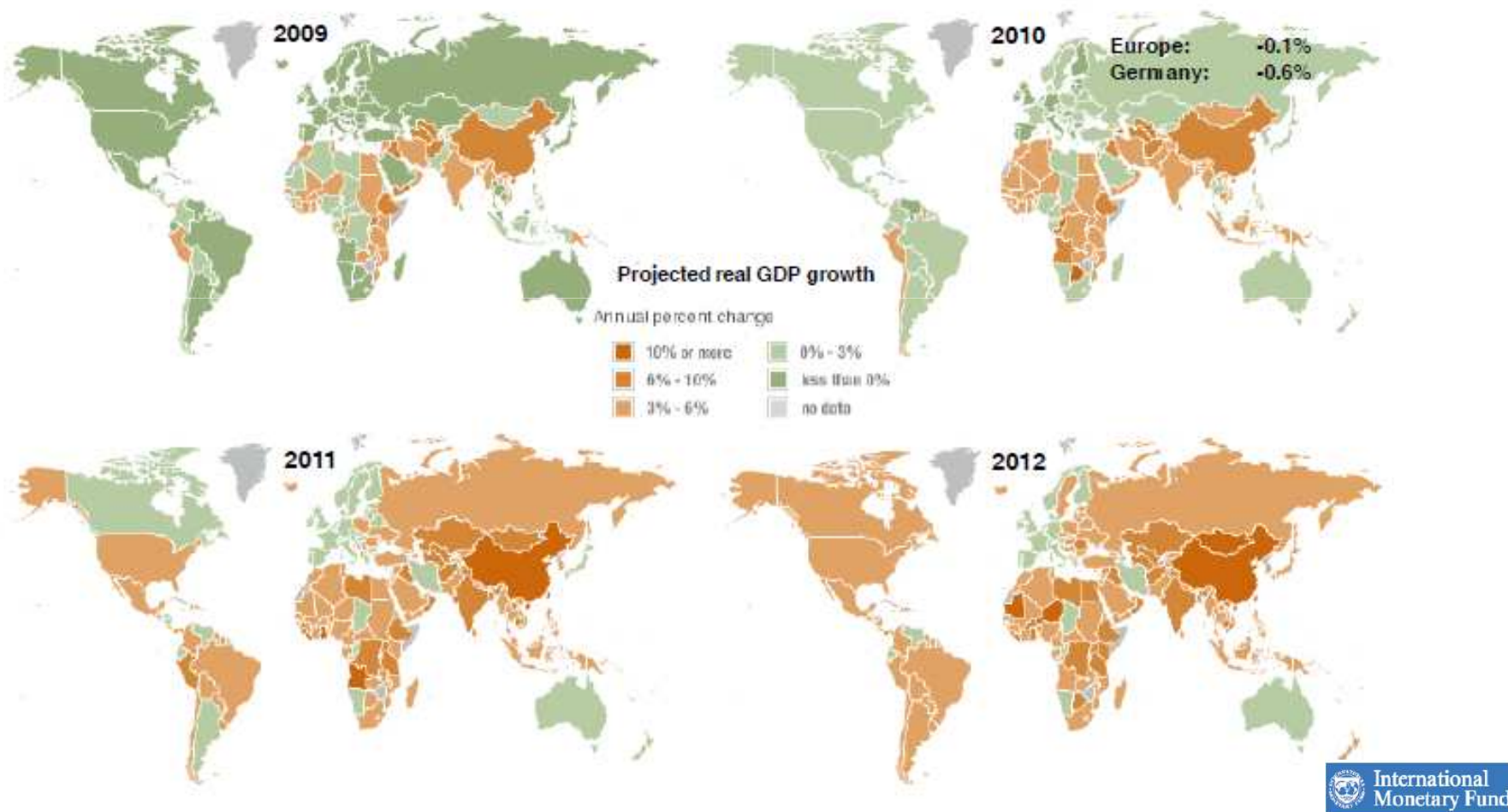
Spowolnienie ekonomiczne 2008 & 2009

- wartość wymiany towarowej spadła o 34% w latach 2008 do 2009
- wolumen przewozów intermodalnych spadł o 17%
- przewozy oceaniczne kontenerów spadły o 32% w latach 2008 do 2009
- wymiana towarowa z Dalekim Wschodem spadła o 20-25%





Wyzwanie – właściwy czas, właściwe wskaźniki.....





FAQ

- **Gdzie powinniśmy budować infrastrukturę terminalową?**
- **Czy to odpowiedni czas na rozpoczęcie inwestycji?**
- **Jak finansować inwestycje?**





PCC Intermodal - krótka historia



- 📅 **sierpień 2005 roku** - uruchomienie pierwszego regularnego połączenia z Brzegu Dolnego do Świnoujścia
- 📅 **kwiecień 2006 roku** - utworzenie biura w Gdyni, prowadzenie obsługi transportowo-logistycznej w ramach ładunków z Grupy między Brzegiem Dolnym, a terminalami morskimi Trójmiasta
- 📅 **listopad 2006 roku** - uruchomienie regularnego połączenia między Euroterminalem w Sławkowie, a terminalem morskim BCT Gdynia
- 📅 **sierpień 2007 roku** - uruchomienie regularnego połączenia kolejowego pomiędzy Terminalem w Brzegu Dolnym, a terminalami morskimi w Gdańsku (DCT) i Gdyni (BCT)
- 📅 **czerwiec 2008 roku** - poszerzenie połączenia Brzeg Dolny – Szczecin o Frankfurt n/Odrą
- 📅 **lipiec 2008 roku** - uruchomienie nowego regularnego międzynarodowego połączenia kolejowego pomiędzy terminalem w Krzewiu i terminalem PCT w Rotterdamie (Holandia)
- 📅 **grudzień 2009 roku** - debiut spółki na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych
- 📅 **styczeń 2010 roku** - uruchomienie Biura PCC Intermodal S.A. w Hamburgu
- 📅 **luty 2010 roku** - uruchomienie regularnego połączenia kolejowego pomiędzy Herne i polskimi terminalami
- 📅 **marzec 2010 roku** – PCC Intermodal S.A. rozpoczyna budowę pierwszego nowoczesnego terminalu przeładunkowego w Kutnie





PCC Intermodal strategia...

- ✦ stworzyć sieć nowoczesnych, funkcjonalnych i ogólnie dostępnych terminali lądowych w strategicznych dla rozwoju intermodalu lokalizacjach na terenie Polski do 2015 roku
- ✦ obsługiwać regularne połączenia kolejowe pomiędzy najważniejszymi portami Polskimi i Europejskimi

... umożliwi firmie:

- ✦ przejęcie transportu ładunków ciężkich na długich dystansach przy zachowaniu najwyższych standardów obsługi klientów
- ✦ Zdobyć pozycję lidera przewozów intermodalnych w kraju i Europie

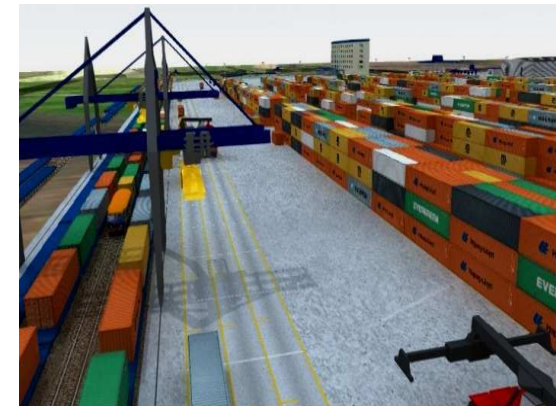
Jak PCC widzi możliwości rozwoju....



Inwestycje w infrastrukturę terminalową

Nowoczesna infrastruktura terminalowa to czynnik niezbędny dla rozwoju intermodalu w Polsce

- Lokalizacja w zasięgu do 200 km od aktywnych przemysłowo regionów;
- Minimalne wymagania techniczne
 - Minimum 2 a nawet do 6 torów kolejowych długości 650-750 m uzbrojonych w suwnice bramowe
 - Suwnice bramowe o nośności 40 t
 - Mobilne maszyny przeładunkowe typu reachsteaker, empty handler
 - Odpowiednie możliwości składowe
 - Serwis napraw
- Możliwość organizacji na/ w pobliżu terminalu dodatkowych usług: celnych, sanitarnych itp.
- Efektywność:
 - Szybki przeładunek
 - Niskie koszty operacyjne
 - Dodatkowe usługi (składowanie)
 - Minimum biurokracji
 - Rozwiązania IT

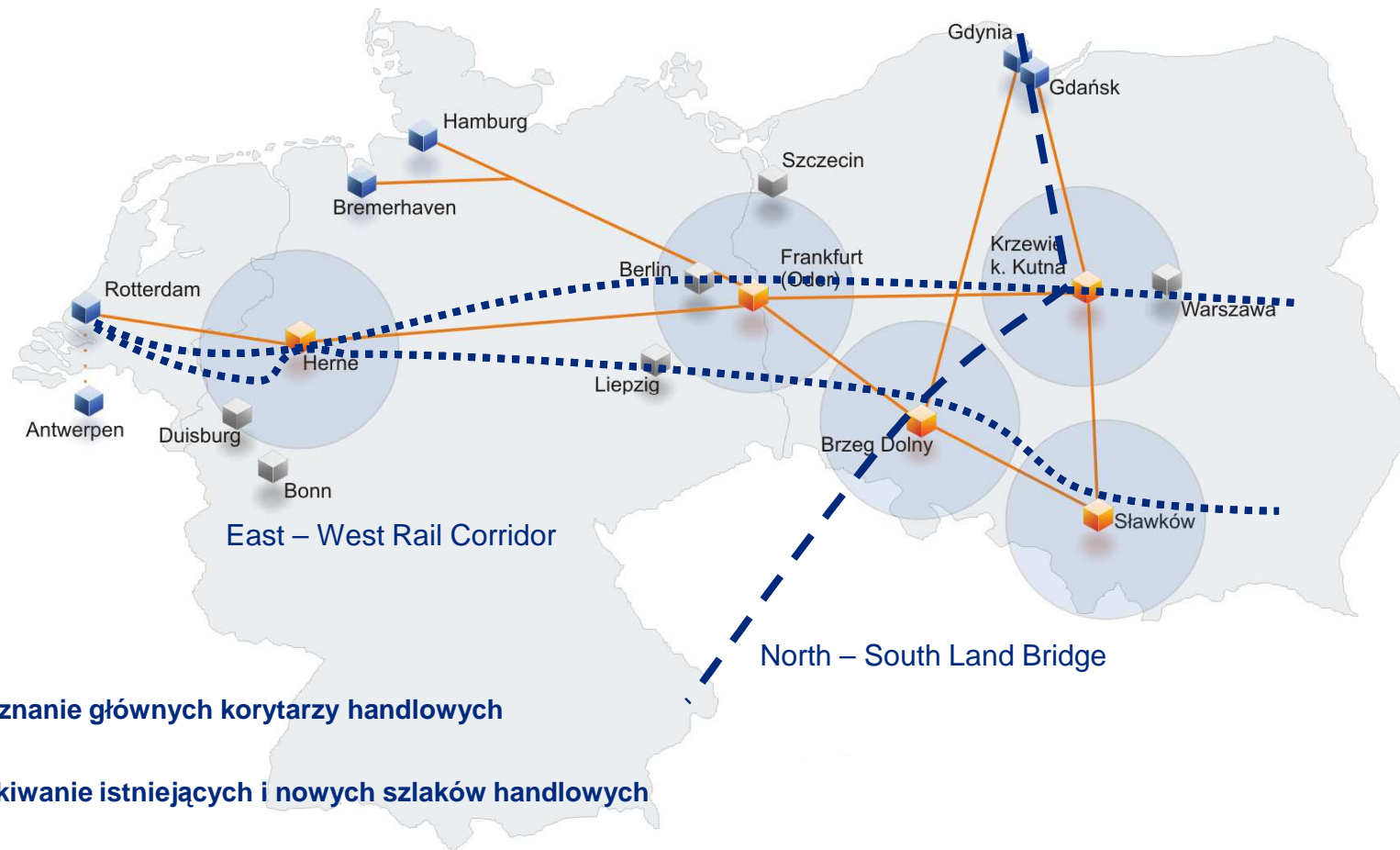


Wyzwanie – stworzenie optymalnych warunków operacyjnych w pełni funkcjonalnych, nowoczesnych obiektów terminalowych.



Wybór najdogodniejszej lokalizacji

- **Istniejące i rozwijające się szlaki handlowe**
- **Możliwości przemysłowe**
- **Centra logistyczne**
- **Infrastruktura kolejowa**
- **Plany rozwojowe infrastruktury kolejowej**
- **Łatwy dostęp do istniejących i tworzonych dróg**
- **Łatwy dostęp do innych środków transportu (barki i statki na rzekach, kanałach; samoloty - lotniska)**





Wyzwanie – myślenie w przyszłość....



Centra logistyczne dziś i w przyszłości:

- Wrocławskie Zintegrowane Centrum Logistyczne,
- Poznańskie Logistyczne Centrum Dystrybucji,
- Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin – Stare Miasto (WCL),
- Międzynarodowe Centrum Logistyczne Wolbrom,
- Rzeszowskie Centrum Logistyczne (Rzeszów-Jasionka),
- Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku (PCL),
- Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin (ZCL-PS),
- Śląskie Centrum Logistyki i Transportu Towarowego,
- Międzynarodowe Centrum Logistyczne PKP w Gliwicach.



PCC terminal - Brzeg Dolny:

- 📍 powierzchnia operacyjna ok. 14 tys. m²
- 📍 roczne możliwości przeładunkowe 50 tys. TEU
- 📍 możliwości składowe 1 000 TEU
- 📍 2 tory kolejowe po 300 m
- 📍 3 reachstackery

Euroterminal Sławków:

- 📍 powierzchnia operacyjna ok. 21 tys. m²
- 📍 roczne możliwości przeładunkowe 120 tys. TEU
- 📍 możliwości składowe 1200 TEU
- 📍 3 tory kolejowe 600 m
- 📍 2 reachstackery, 1 suwnica kolejowa (40t),
36 przyłączy prądu

KV terminal - Frankfurt/Oder:

- 📍 powierzchnia operacyjna ok. 20 tys. m²
- 📍 roczne możliwości przeładunkowe 80 tys. TEU
- 📍 możliwości składowe 600 TEU
- 📍 2 tory kolejowe po 600 m
- 📍 3 reachstackery





Terminal w Kutnie – 2010 rok!

Najnowsza inwestycja PCC Intermodal S.A.

Nowy terminal kontenerowy (ładowy) – w budowie:

- 📌 powierzchnia operacyjna 80 tys. m²
- 📌 roczne możliwości przeładunkowe 100 tys. TEU
- 📌 możliwości składowe ponad 4000 TEU
- 📌 2 tory kolejowe po 600 m każdy
- 📌 3 reachstackery, całkowicie wyposażony warsztat do naprawy kontenerów, 76 przyłączy prądu

Docelowo na terminalu zostaną zainstalowane:

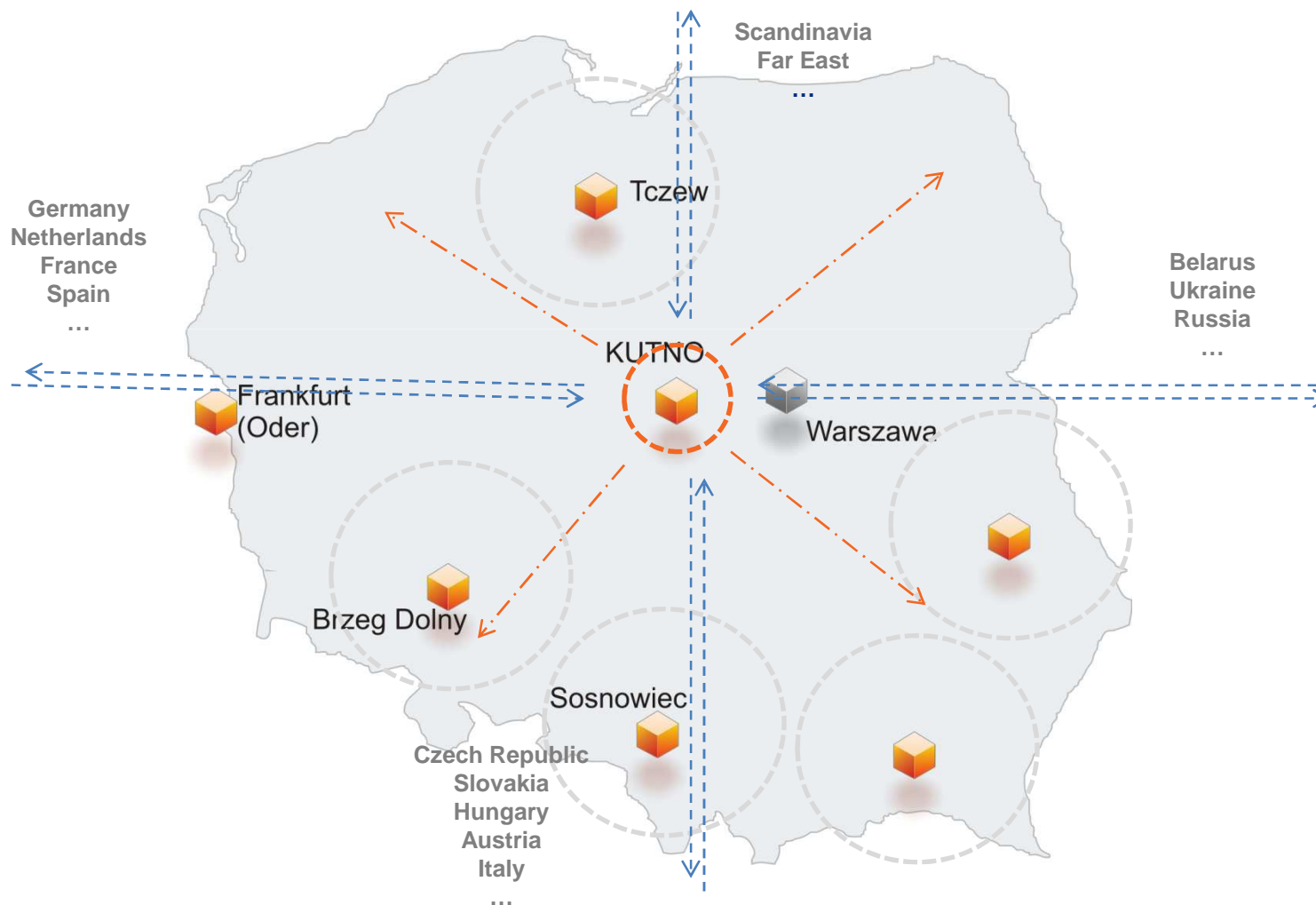
- 📌 4 tory kolejowe po 600 m oraz
- 📌 2 suwnice kolejowe

Planowany termin oddania inwestycji do użytku – grudzień 2010 roku





Wybór właściwej lokalizacji

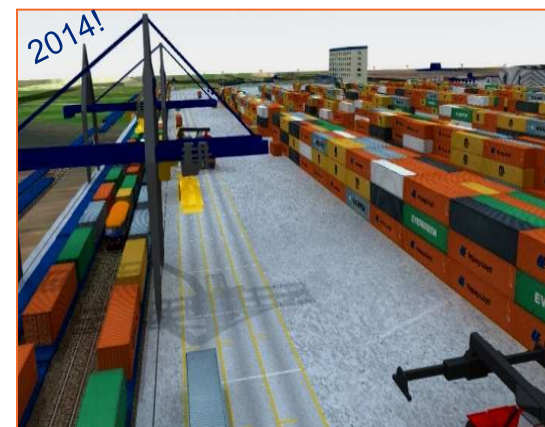




PCC suchy port – projekt do realizacji w latach 2014-2015

Plany inwestycyjne – terminal w Tczewie (ICY 2014):

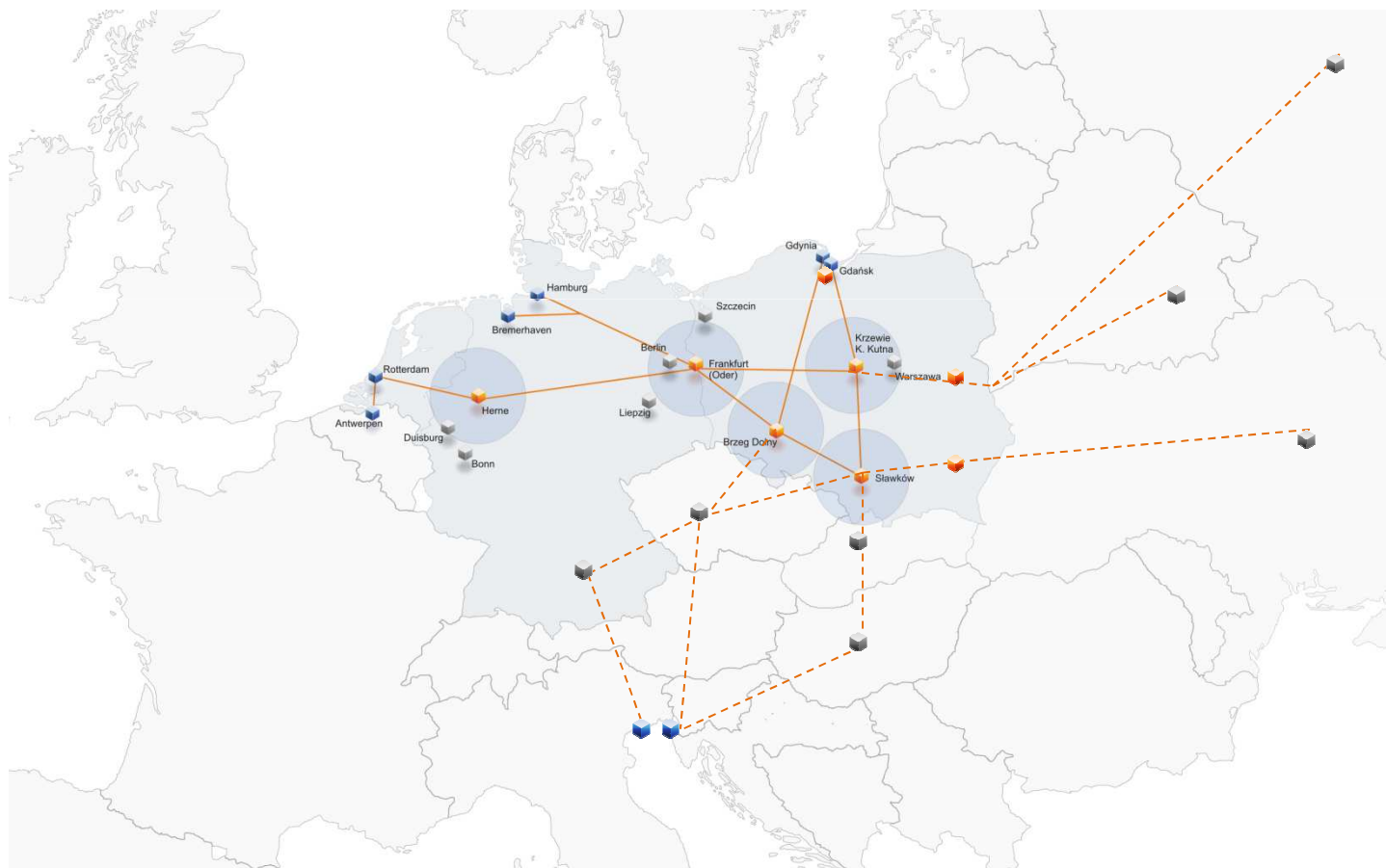
- 📦 powierzchnia operacyjna ponad 500 000 mkw
- 📦 ponad 1 mln TEU – roczne możliwości przeładunkowe
- 📦 możliwości składowe ponad 20 000TEU
- 📦 4 x 750 metrów torów kolejowych
- 📦 2 suwnice bramowe + przeładunkowy sprzęt naziemny
- 📦 przyłącza prądu
- 📦 na głównej linii korytarza PN-PD
- 📦 klienci, agencje kontrolne, truckerzy na terenie obiektu



Ostatnia z pięciu planowanych inwestycji terminalowych!



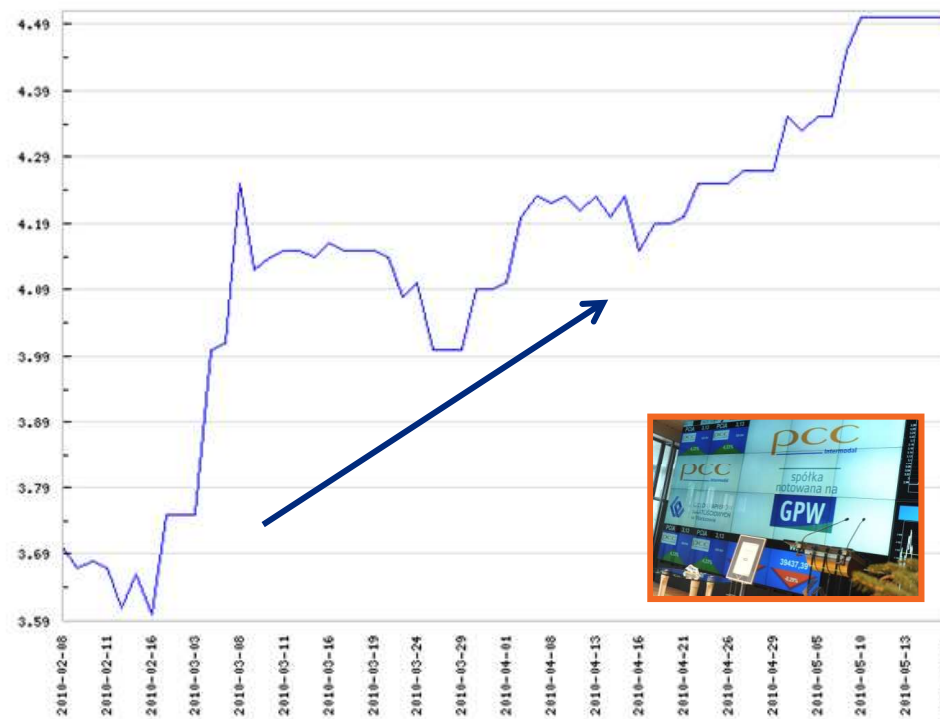
Plany ekspansji połączeń kolejowych PCC Intermodal S.A.





Giełda

- 6,7 mln akcji sprzedanych w ofercie publicznej w grudniu 2009 roku
- pozyskane środki - 20 milion PLN
- wartość emisyjna akcji w grudniu: 3 PLN
- obecna wartość akcji ~4,5 PLN
- wzrost wartości akcji w pierwszych 6 miesiącach do 50%



Źródło: www.inwestycje.pl

... inne możliwości

- kredyty bankowe
- joint ventures z partnerami i innymi operatorami
- kapitał własny
- venture capital
- programy finansowane przez UE (2007-2013)
- priorytet VII Programu Infrastruktura i Środowisko, wspieranie projektów transportowych przyjaznych środowisku



Celem prezentacji było zwrócenie uwagi na:

- techniczne i finansowe aspekty operowania w transporcie intermodalnym
- najważniejsze aspekty wyboru odpowiedniej lokalizacji inwestycji infrastrukturalnych
- pokazanie przykładów inwestycji realizowanych przez PCC Intermodal S.A.
- prezentacja strategii rozwoju PCC Intermodal S.A. na najbliższe lata





Co dalej?

- Pomimo trudnych warunków rozwój infrastruktury do transportu intermodalnego jest wskazany
- Chcemy współpracować z niezależnymi operatorami intermodalnymi w celu polepszenia warunków rynkowych
- Chcemy współpracować z międzynarodowymi organizacjami transportu intermodalnego w celu zharmonizowania działań
- Chcemy dalej rozwijać sieć i infrastrukturę tak dynamicznie jak dotąd





Jarosław Kubiczek
Dyrektor ds. Rozwoju

tel: +48 58 58 58 230

fax: +48 58 58 58 201

mob: +48 (0) 667 651 228

e-mail: jaroslaw.kubiczek@pcc.eu



PCC Intermodal S.A. – a stable link in the supply chain!