ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2006
Seria: TRANSPORT z. 62 Nr kol. 1721

Sławomiła BRACHACZEK, Wiesław REJMAN

POTRZEBA ROZWOJU CENTRUM LOGISTYCZNEGO W SŁAWKOWIE Z PERSPEKTYWY STRATEGICZNEGO ZNACZENIA DLA ROZWOJU GOSPODARCZEGO W POLSCE

Streszczenie. Przemiany w gospodarce naszego kraju powodują, że następuje zmiana preferencji rynkowych w usługach transportowych. Centrum Logistyczne w Sławkowie ze względu na swoje wyjątkowe położenie na styku kolei szerokotorowej i normalnotorowej może odegrać zasadniczą rolę w zakresie usług sektora transportowo-spedycyjno-logistycznego. Podejmując zdecydowane działania, by świadczyć ww. usługi na tym obszarze, można wpłynąć na całkowitą zmianę preferencji dla transportu morskiego i kolejowego.

THE NECESSITY OF LOGISTIC CENTRE DEVELOPMENT IN SŁAWKÓW TAKING INTO ACCOUNT STRATEGIC MEANING TO FURTHER ECONOMY IN POLAND

Summary. Transformation in Polish economy can causes to change market in area of transport services. Logistic Centre in Slawkow in regard to specific location on the point of contact of narrow gauged and broad gauged of rail, may play an essential role in frame of logistic sector e.g. transport, forwarding and logistic. The carry out activities on this area to provide an above mentioned services, may have influence on absolute change of references for rail and marine transport.

1. WSTĘP

Ostatnie lata przyniosły wiele zmian w funkcjonowaniu gospodarki zarówno w państwach azjatyckich, jak i europejskich. Dynamiczny rozwój gospodarki i związanego z nią rozwoju transportu wymaga kompleksowej obsługi, nowych rozwiązań, obniżki kosztów przewozu towarów, a także lepszej jakości, niezawodności, elastyczności i szybkości dostaw. Bardzo ważną rolę w kompleksowej obsłudze klienta spełnia strategia i system logistyczny.
W Polsce jest wiele centrów dystrybucji, centrów magazynowo-dystrybucyjnych, terminali przeładunkowych, które w mniejszym lub większym zakresie spełniają swoją rolę systemu logistycznego. Jednak wyjątkowe oczekiwania wiązane są z rozbudową terminalu w Sławkowie. Przekształcenie już istniejącego terminalu w Międzynarodowe Centrum Logistyczne (zwane także Euroterminalem) umożliwia transportowe połączenie Europy z Azją. Koncepcja stanowi jedyną w swoim rodzaju szansę na stworzenie dodatkowego silnego korytarza Wschód-Zachód, który wzmocniłby pozycję Polski jako kraju tranzytowego, a także stanowiłby impuls dla rozwoju regionu Katowice, Kraków.

2. UZASADNIENIE ROZBUDOWY EUROTERMINALU

Rozbudowa Eroterminalu w Sławkowie jest przedsięwzięciem przyszłościowym, związanym z dużymi szansami na powodzenie i czerpanie profitów. Bardzo ważna jest jak najszybsza realizacja poszczególnych etapów budowy. W każdym etapie budowy w kontekście możliwości transportowych pomiędzy Wschodem i Zachodem zadbać trzeba o rozbudowę połączeń transportowych z Azją, bo Sławków to „brama kolejowa dla Azji."

Zalety tej koncepcji to:

- utworzenie w regionie ok. 2800 nowych miejsc pracy,
- bezpośrednie korzyści makroekonomiczne (m. in. wpływy z podatków) w ciągu pierwszych 10 lat w wysokości 30 mln euro przy wartości inwestycji 32 mln euro,
- uzyskany wynik na działalności operacyjnej może być dodatni już w trzecim roku przedsięwzięcia,
- zaoszczędzenie do 20 dni przy transporcie towarów drogą lądową z Azji do Sławkowa bez konieczności zmiany rozstawu kół lub przeładunku w porównaniu z transportem morskim,
- bezpośrednia poprawa infrastruktury lokalnej i regionalnej, a także wzmocnienie pozycji regionu Katowic na tle Polski oraz w kontekście międzynarodowym.

Region Katowic z potencjałem pięciu milionów mieszkańców jest idealnym obszarem dla powstania centrum, podczas gdy przykładowo Bohumin na terenie Czech (ok. 23 tys. mieszkańców) nie spełnia ku temu koniecznych warunków. Zdecydowanie lepszym miejscem dla budowy nowoczesnego centrum logistycznego jest Sławków.

Województwo Śląskie jest silnie rozwinięte pod względem gospodarczym; w jego obrębie realizowanych jest wiele programów, które mają na celu podniesienie atrakcyjności gospodarczej regionu (np. Specjalna Strefa Ekonomiczna Katowice). Potencjał regionu stanowią mieszkańcy, posiadający wysokie kwalifikacje zawodowe, co jest ważną zaletą potencjalnego miejsca dla lokalizacji Centrum Logistycznego.

Z punktu widzenia techniki transportu, szczególne walory Sławkowa wynikają z przebiegającej tam linii kolejowej szerokotorowej LHS, umożliwiającej bezpośrednie połączenie drogą lądową z Azją Wschodnią i Centralną.

Najlepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie odrębnej spółki „Euroterminal" jako spółki Zarządzającej, która przejęłaby koordynację wszystkich działań logistycznych w obrębie Centrum, jak również zajęłaby się promocją Centrum.

Aktualny scenariusz rozwoju w odniesieniu do uwarunkowań zewnętrznych jest optymistyczny. Szczególnie dotyczy to możliwości wykorzystania środków unijnych, rozwoju gospodarczego i związanego z tym zainteresowania importem, a także eksportem towarów.

Mimo tych pozytywów scenariusz rozwojowy dla Sławkowa uzależniony jest od otoczenia polityczno-gospodarczego Polski.

Błędne decyzje w zakresie regulacji prawno - administracyjnych oraz regulacje na rynkach przewozów kolejowych czy samochodowych mogą bardzo ograniczyć szanse, jakie dla Polski stwarza jak najszybszy rozwój Euroterminalu w Sławkowie. Byłaby to wielka szkoda, ponieważ z dzisiejszego punktu widzenia globalizacja i silna integracja polityczna prowadzi do rozwoju handlu międzynarodowego, w wyniku czego wzrastają obroty w eksporcie i imporcie. Ta tendencja dotyczy zarówno Europy Wschodniej i Środkowej, jak też Azji.

Proponowany Euroterminal pozytywnie wpłynąłby na wiele czynników związanych z celem polityki transportowej. Dotyczyłoby to czynników technicznych, przestrzennych, gospodarczych, społecznych, a także ekologicznych.

3. KRÓTKA HISTORIA BUDOWY EUROTERMINALU SŁAWKÓW

Problem wykorzystania końcówki „szerokiego toru rosyjskiego" w Sławkowie jest znany od ośmiu lat. Jest to temat zainteresowań wielu krajowych i zagranicznych konsorcji projektowych oraz potencjalnych inwestorów. Niestety, opracowania i inwestycje te właściwie nigdy nie zostały wykorzystane.

Najpoważniejszym opracowaniem na ww. temat jest dokumentacja i uzasadnienie ekonomiczne całej inwestycji wykonane przez niewielką firmę DORNIER. Odbyły się także dziesiątki narad i konferencji z udziałem władz rządowych, samorządowych oraz zainteresowanych gości zagranicznych.

Aktualnie spółką mającą możliwość działań w zakresie budowy Euroterminalu ma Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa SA. Obszar 140 ha zgodnie z decyzją Agencji Rozwoju Przemysłu SA jest we władaniu CZH SA (od 2004 r.). 30. kwietnia 2004 r. obszar 50 ha z tych 120 ha został włączony do Katowickiej Strefy Ekonomicznej. Pozwala to inwestorom funkcjonować na warunkach specjalnych ulg podatkowych. W tych 50 ha znajduje się obszar 18 ha będący w bezpośrednim otoczeniu końcówki szerokiego toru. Na tym obszarze zgodnie z przyjętą strategią przemian w CZH SA podjęto decyzję, by sprawniej pracować nad projektami uznanymi za priorytetowe. Za taki priorytet uznano Międzynarodowe Centrum Logistyczne – Euroterminal w Sławkowie (ma on funkcjonować jako Oddział CZH SA).

W latach ubiegłych na terenie Euroterminalu przeprowadzono inwestycje, które w chwili obecnej pozwalają na obsługę ok. 35 tys. kontenerów rocznie. W lipcu 2004 r. została wybudowana pierwsza część płyty kontenerowej o pow. 5000 m^2 przylegającej do normalnego i szerokiego toru. W pierwszej połowie 2005 r. powstał projekt budowy nowego magazynu uniwersalnego, w ramach którego będzie możliwy przeładunek wszelkich towarów w relacji wschód – zachód i odwrotnie. Pod koniec 2005 r. CZH SA otrzymała pozwolenie na budowę magazynu o pow. 7000 m^2. Planowane jest zakończenie tej inwestycji na koniec 2006 r. Od 1 października 2004 r. uruchomiono w Sławkowie Agencję Celną EUROTERMINAL Sławków.

Przedstawiona powyżej koncepcja rozwoju CZH SA nie do końca spełnia oczekiwania entuzjastów tego przedsięwzięcia. Dotyczy to zarówno władz samorządowych, jak i kontrahentów krajowych i zagranicznych. Powstają różne wersje bardziej dynamicznego rozwoju w pobliżu końcówki szerokiego toru, a także w innych nieodległych miejscach.

4. PRZESZKODY, UWARUNKOWANIA, ZAGROŻENIA

Największym zarzutem co do rozwoju Euroterminalu w Sławkowie jest zbyt wolne tempo postępu prac jego rozbudowy, niedostateczna promocja, brak działań zmierzających do pozyskania klientów. Dotyczy to zarówno importu, jak i eksportu. W dużej mierze zarzuty te są wynikiem polityki transportowej Polski, której brakuje prawidłowej identyfikacji i skutecznego lobowania za własnymi interesami gospodarczymi.

Polska bardziej koncentruje się na rozwoju sieci drogowych, a przy braku środków finansowych znacznie ogranicza nakłady na inwestycje, także ogranicza nakłady na utrzymanie i rozbudowę dróg wojewódzkich i powiatowych

Uwzględniać trzeba także tendencje w prognozie przewozu ładunków. Można się spodziewać, że struktura pracy przewozowej będzie się upodabniać do struktury europejskiej, a to znaczy, że będzie następował spadek transportochłonności. Jedynie przyrost pracy przewozowej przypadał będzie na transport samochodowy.

Szczególną rolę w rozwoju Euroterminalu w Sławkowie spełnia kolej szerokotorowa. LHS końcowy punkt linii LHS to Stacja Sławków-Południe (obecnie we władaniu CZH SA).

Od tej stacji wiodą jeszcze 3 odcinki szerokiego toru do: stacji paliw „Polski gaz", do Huty Katowice i do terminalu w Sławkowie (składowiska rud żelaza).

Istotne jest powiększenie możliwości przepustowych (przynajmniej do 16 par pociągów na dzień) oraz rozbudowa i modernizacja tej linii. Aktualnie głównymi klientami LHS Sp. z o. o. są: Huta Katowice, Polski Gaz, Polzug (przewóz kontenerów), Birtish Petrol (BP), spedytorzy (Chemitrans, C. Hartwig, Trade Trans, Cargo Sped i inni). Średni czas przejazdu od granicy Polski do Sławkowa wynosi ok. 12-16 godzin.

Powiązanie Sławkowa z siecią ukraińskich kolei szerokotorowych poprzez LHS ma tę zaletę, iż pozwala na uniknięcie technicznych problemów przy przejściu z jednego systemu kolejowego do drugiego.

Techniczną przepustowość na przejściu granicznym ograniczają:

- różnice w systemach trakcyjnych, sygnalizacyjnych i zabezpieczeniowych,
- różnica w skrajni,
- odmienne systemy hamowania i sprzęgu,
- dwie różne szerokości torów.

Pierwsze i drugie ograniczenie nie jest znaczące. Dwie ostatnie różnice wiążą się z nakładami czasu i kosztami. Przy wzrastającym imporcie/eksporcie towarów może dojść do zakłóceń technologicznych w obrębie stacji granicznych, które już spowolniają proces transportu.

Kolejną przeszkodą jest zmiana prawa przewozowego (CIM-SMGS) na wschodniej granicy. Wymaga to każdorazowo wystawienia nowego listu przewozowego.
Uniknięcie wystawiania nowych dokumentów przewozowych na granicy może przyczynić się znacząco do obniżenia czasu transportu.

Niedostateczne zainteresowanie się strony polskiej skierowaniem przewozowych ładunków na LHS i Sławków powoduje zainteresowanie kontrahentów innych znaczących partnerów tranzytowych. Na przykład, Finlandia przejmuje 50% międzynarodowych tranzytowych przewozów kontenerów magistralą europejsko-azjatycką. Pozytywem dla tego kierunku jest szybka, pełna odprawa celna na granicy rosyjsko-fińskiej, także to, że na terenie Finlandii istnieje kolej szerokotorowa, z Finlandii z portu Kotka możliwe są transporty towarów statkami do innych portów zachodnioeuropejskich.

Rząd rosyjski świadom atrakcyjności Magistralii Transsyberyjskiej realizuje specjalny program modernizacji tego odcinka kolejowego (szczególnie chodzi o skrócenie czasu przewozu). Aby Sławków mógł partycypować w tym transporcie, musi osiągnąć i zapewnić podobny standard przewozów kontenerowych, jaki oferuje przewóz przez Finlandię. Tylko wtedy Sławków może stać się tzw." Rail Gate to Azja". Uczestnikami handlu/transportu pomiędzy Europą i Azją są głównie duże międzynarodowe firmy logistyczne, które należy zainteresować działalnością w Sławkowie.

W aspekcie regionalnym ważne jest zainteresowanie polskich oferentów tego regionu i wykorzystanie aglomeracji Katowice/Kraków (liczba mieszkańców powyżej 5 mln., ponadprzeciętna siła gospodarcza). Podstawą sukcesu tego projektu jest zarówno skoncentrowanie się na aspekcie międzynarodowym, jak i regionalnym.

W Polsce konkurencją dla Sławkowa mogą być: Małaszewicze / Brześć, Dorohusk, Hrubieszów, Medyka, Wolbrom. Pewne zagrożenia konkurencyjne na płaszczyźnie regionalnej stwarzają przede wszystkim wolne niewykorzystane powierzchnie przemysłowe w bezpośrednim, ale także dalszym otoczeniu terminalu w Sławkowie. Powierzchnie te przyciągają stałą uwagę ewentualnych inwestorów i spedytorów. Barierą dla inwestycji jest wysoki poziom stawek podatków od nieruchomości (ok. 2 mln. złotych – rocznie) – ok. 15% przychodów w budżecie Sławkowa). Poważną barierą jest także zła infrastruktura dojazdowa do terminalu.

Tablica 1

Ocena konkurencyjności wybranych lokalizacji wobec Centrum Logistycznego Sławków

Znaczące, Konkurencyjne lokalizacje	Zalety	Wady	Ocena
Port Kotka (stacja graniczna Vainikkala)	-konieczność przekroczenia tylko jednej granicy -bezpośrednio do kraju UE -kolej szerokotorowa na terenie Finlandii -oparta na tradycji dobra współpraca pomiędzy fińskimi i rosyjskimi urzędnikami -port liczący się już na rynku transportowo-logistyczym	-konieczność przewozu promem do Europy Środkowej i Zachodniej, co jest drogie i czasochłonne -większe koszty w porównaniu z innymi trasami	-bardzo duży konkurent dla Sławkowa -w przyszłości trzeba będzie się liczyć z problemem znaczących kosztów
Port w Talinie Port w Rydze Port w Kłajpedzie	-tylko jedno przejście graniczne -tor szeroki we wszystkich krajach nadbałtyckich -mniejsze koszty eksploatacji portu niż Portu Kotka -wzrastające znaczenie lokalizacji dzięki wejściu do UE -planowana rozbudowa portów do centrów logistycznych	-przewóz promem trwa tu krócej niż w przypadku portu w Kotce -niższy standard -konieczna poprawa infrastruktury -pojawiające się częściowo problemy przy odprawie celnej	-przyszły konkurent (plan rozbudowy) -w porównaniu ze Sławkowem niskie ceny
Port w Kaliningradzie	-położony daleko na zachodzie, możliwy również transport koleją normalnotorową	-częściowo konieczny transport promem -dotychczas niski standard -konieczność rozbudowy istniejącej infrastruktury	-możliwy konkurent
Chop Węgry/Ukraina	-położenie w obrębie Korytarza V -obecny duży wolumen transportowanych towarów -w przyszłości ważne połączenie w kierunku południowym, z możliwością dostępu do portów adriatyckich	-konieczność przekraczania dwóch granic -niski standard -konieczność poprawy infrastruktury	-bardzo duży konkurent

Źródło: DSC Feasbility Study Final Raport 2002 r.

5. WARIANTY DALSZEJ DZIAŁALNOŚCI EUROTERMINALU

5.1. Zadania, jakie ma spełnić nowoczesne centrum logistyczne są bardzo szerokie

Stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla zadań podstawowych, ale także drugoplanowych może skutkować znacznym wzrostem zatrudnienia. Funkcje te przedstawiają poniższe tablice.

Tablica 2

Podstawowe funkcje nowoczesnego centrum logistycznego

Transport / Przeładunek	**Składowanie/Magazynowanie**	**Dodatkowe procesy**
Usługi dystrybucyjne	Składowanie drobnicy	Proces przesyłkowy
Usługi transportowe	Magazynowanie przy kontrolowanej temperaturze	Proces uszlachetniania
Przeładunek	Składowanie materiałów niebezpiecznych	Proces pakowania -załadowanie/rozładowanie kontenerów -materiały sypkie
Usługi kontenerowe	Składowanie materiałów masowych	
Platforma logistyczna i telematyczna		

Źródło: DSC/Feasbility Study Final Raport 2002 r.

Tablica 3

Funkcje drugoplanowe nowoczesnego centrum logistycznego

Infrastruktura	**Telematyka**	**Usługi dla przedsiębiorstw**	**Usługi informacyjno-doradcze i inne**
Zaopoatrzenie/dostawy	Platforma E - Commerce	Zarząd budynkami	Zarząd i administracja
Truck - Port	Optymalizacja Procesów ruchu	Skład maszyn i urządzeń	Usługi związane z kadrą
Pomieszczenia socjalne	Samochody Ciężarowe/kontenery System sterująco-identyfikacyjny	Wewnętrzne i zewnętrzne usługi kurierskie	Pośrednictwo w przewozie i przeładunku
Drogi i tory		Zarządzanie procesami transportowymi	Centrum szkoleniowe
	System informacyjny	Ochrona i kontrola	Marketing związany z centrum logistycznym
		Usługi kontenerowe	Wspólne zaopatrzenie
Platforma logistyczno - telematyczna			

Źródło: DSC Feasibility Study Final Raport 2002 r.

5.2. Warianty dalszego rozwoju Euroterminalu w Sławkowie

Przyszłe możliwości rozwoju Centrum Logistycznego w Sławkowie w dużej mierze uzależnione są od decyzji naszego rządu, Agencji Rozwoju Przemysłu SA (dysponent terenów), a także od CZH SA, jej udziałowców lub w przyszłości akcjonariuszy.

Po ustaleniu własności terenów terminalu, ale także terenów w sąsiedztwie terminalu można liczyć na zdecydowane działania właścicieli.

Działająca tu spółka winna zdecydowanie nastawić się na generowanie zysków i wykorzystać specyficzne zalety lokalizacji terminalu. Oferta logistyczna Sławkowa może być realizowana we współpracy z krajowymi i międzynarodowymi przedsiębiorstwami produkcyjnymi lub handlowymi o zapotrzebowaniu na usługi logistyczne.

Aktualnie CZH sp. z o.o. jest właścicielem i dysponentem 18 h terenu na styku szerokiego i normalnego toru. CZH sp. z o.o. wydzieliła Oddział CZH SA, więc od decyzji tej spółki najbardziej uzależniony jest dalszy rozwój przedsięwzięcia.

Wariant I

- spółka zarządzająca będąca właścicielem terenu stwarza odpowiednie warunki infrastrukturalne, podzieli teren na parcele, dokona przebudowy terenu i umożliwi dokonywania inwestycji na terenie Centrum,
- podejmie się planowania budowy, utrzymania infrastruktury, działań marketingowych,
- dochody i zyski będą generowane z wynajmu (lub sprzedaży) prywatnym inwestorom, pośrednictwa w zaopatrzeniu w media, innych ofert usług,

- przedsiębiorstwa będą prowadziły własną działalność i dokonywały w jej zakresie odpowiednich inwestycji,
- zaangażowanie finansowe spółki zarządzającej ograniczy się do utrzymania infrastruktury.

Wariant II

- spółka zarządzająca będąca właścicielem podzieli teren na parcele, dokona przebudowy terenu, stworzy warunki infrastrukturalne i przygotuje teren pod wykonanie inwestycji,
- w zależności od potrzeb inwestorów (krajowych i zagranicznych) spółka pobuduje budynki, które zostaną wynajęte lub sprzedane zainteresowanym przedsiębiorstwom,
- spółka będzie budowała i eksploatowała terminal. Inwestorów pozyska poprzez działania akwizycyjne, podejmie także działania marketingowe oraz utrzymania infrastruktury i budynków,
- dochody i zyski będą generowane z wynajmu działek i zarządzania terminalem oraz pośrednictwa w zaopatrzeniu w media.

Wariant ten obejmuje finansowanie, budowę, dzierżawę i sprzedaż budynków, magazynów. Wiąże się on z ryzykiem i szerokim zakresem działalności.

Wariant III

- spółka będąca właścicielem terenu zarządza terenem, dzieli go na pojedyncze działki,
- spółka dokona inwestycji w infrastrukturę, przygotuje teren pod inwestycje, zainwestuje tylko w niektóre części terminalu,
- w pierwszej fazie nastąpi budowa magazynów i terminalu kontenerowego,
- w drugiej fazie w zależności od zainteresowania inwestorów spółka zbuduje i udostępni dodatkowe obiekty,
- przedsiębiorstwa zależne, współzależne ewentualnie podwykonawcy będą dysponować magazynami, użytkować terminal kontenerowy i oferować klientom swoje usługi, a pozostałe wolne powierzchnie zostaną zaoferowane potencjalnym inwestorom,
- głównym zadaniem spółki byłoby pozyskanie inwestorów pasujących do koncepcji działania i funkcji centrum logistycznego,
- dodatkowe zadania to działania marketingowe dla całego centrum, planowanie, budowa oraz utrzymanie infrastruktury i budynków,
- dochody/zyski generują działalność operacyjna i dzierżawa, wynajem lub sprzedaż pozostałych działek.

Wariant III można określić jako najbardziej optymalne rozwiązanie, jednak trzeba się liczyć z tym, że w praktyce spółka zarządzająca może modyfikować swoje działania w zależności od zewnętrznych uzależnień czy wewnętrznych koncepcji.

6. BUDOWA CENTRUM LOGISTYCZNEGO W ZALEŻNOŚCI OD SZACUNKOWEGO NATĘŻENIA PRZEPŁYWU KONTENERÓW

W pierwszej fazie budowy zasadniczym przedsięwzięciem jest stworzenie odpowiedniej infrastruktury, a w szczególności budowa magazynu o powierzchni ok.7000 m^2. Na działce o powierzchni ok. 24000 m^2 z bezpośrednim dostępem do linii kolejowej szerokotorowej i normalnotorowej, przy założeniu przewidywanego przeładunku 75 kontenerów na dzień (18.750 TEU rocznie) w pierwszej fazie eksploatacji.

W drugiej fazie budowy centrum przewiduje się budowę magazynu o powierzchni 3000 m^2 na działce 10000 m^2 przy założeniu przeładunku 150 kontenerów dziennie

i 37500 TEU rocznie. Przyjęte wielkości poparte są wielkościami dotyczącymi przepływu kontenerów i towarów przez LHS.

Szacunek natężenia przepływu kontenerów w procesie planowania terminalu kontenerowego wiąże się z pewną trudnością realistycznego szacunku.

Poniższa tablica przedstawia analizę Niemieckiego Forum Transportu, zawiera dane szacunkowe na 2010 rok odnośnie do ruchu towarowego na osi Wschód – Zachód.

Tablica 4

		Wschód-Zachód				Zachód-Wschód			
		Scenariusz oparty na niskiej wartości kalkulacyjnej		Scenariusz oparty na wysokiej wartości kalkulacyjnej		Scenariusz oparty na niskiej wartości kalkulacyjnej		Scenariusz oparty na wysokiej wartości kalkulacyjnej	
		Podział według rodzajów transportu	Liczba	Podział według rodzajów transportu	Liczba	Podział według rodzajów transportu	Liczba	Podział według rodzajów transportu	Liczba
		%	kt	%	kt	%	kt	%	kt
Korytarz II	Kolej	50	3.350	50	3.850	55	3.630	55	4.565
	Drogi	50	3.350	50	3.850	45	2.970	45	3.735
Korytarz III	Kolej	59	8.960	59	10.380	23	1.590	23	1.980
	Drogi	41	6.240	41	7.220	77	5.310	77	6.620

Źródło: DSC Feasbility Study Final Raport 2002 r.

Przyjmując za punkt wyjściowy w całkowitym transporcie towarów część kontenerową równą 10%, można stwierdzić, iż potencjał kontenerowy w obrębie III korytarza waha się pomiędzy: 2 210 000 ton i 2 620 000 ton (import, eksport) dla 10 ton przypadających na 1 TEU można mówić o wielkościach kontenerowych rzędu 221 000 TEU i 2 620 000 TEU (przywóz i wywóz). Odpowiednio do kalkulacji udziału na ryku transportowym – ok.7,5% (faza I) lub 15% (faza II), bazując na wielkości średniej 250 000 TEU – terminal może umożliwić przeładowanie 19 000 TEU lub ewentualnie 38 000 TEU na rok. Wielkości te mogą wzrosnąć przy ogólnym wsparciu działalności terminalu oraz odpowiednich działaniach marketingowych.

7. UWAGI KOŃCOWE

Budowa Euroterminalu w Sławkowie jest bardzo ważną inwestycją w zakresie wykorzystania strategicznego położenia Polski oraz linii szerokotorowej dochodzącej aż do Sławkowa. Przedstawione zalety rozbudowy Euroterminalu, zagrożenia, bariery, warianty rozbudowy oraz możliwości rozwoju obrazują szanse i zalety tego przedsięwzięcia.

Należy podjąć zdecydowane starania zarówno czynników rządowych, samorządowych, jak i zainteresowanych spółek w celu przyśpieszenia budowy oraz działań marketingowych, ponieważ tylko skonsolidowane działania pozwolą nie zaprzepaścić tej SZANSY!

Literatura

1. Materiały Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa SA oraz Agencji Rozwoju Przemysłu: Koncepcja budowy CZH SA Euroterminal Sławków Etap I – 2006 r.
2. Bąk M.: Gospodarka Śląska nr 4 (7), kwiecień 2006 r.
3. Dornier System Consult: Feasbility Study International Logistics Centre Sławków 2006 r.
4. www.chl-slawkow.pl
5. www.slawkow.pl/lhs