



fot.: Wojciech Smitoch

Cemet – po kolei i po drodze



Jarosław Derek,
zastępca dyrektora logistyki
Cemet SA

Firma Cemet działa na polskim rynku już 52 lata. Od początku powstała po to, aby obsługiwać branżę cementową i wapienniczą. Po ponad pół wieku nieustannego rozwoju Cemet udowadnia, że jest firmą, która potrafi łączyć tradycję z nowoczesnością.

Rynek Kolejowy: Jakie usługi świadczy Cemet?

Jarosław Derek, zastępca dyrektora logistyki Cemet SA: Cemet świadczy usługi głównie w zakresie transportu kolejowego materiałów sypkich, transportu i spedycji samochodowej oraz zarządzania bocznkami. Obecnie specjalizujemy się również w dostawach kombinowanych z przeładunkiem. Dostawy kombinowane realizowane są na duże inwestycje, głównie infrastrukturalne typu autostrady czy lotniska. Organizujemy też przeładunki cementu i klinkieru w portach.

Czy realizujecie własne przewozy, czy korzystacie z usług innych przewoźników?

Współpracujemy ze wszystkimi wiodącymi przewoźnikami kolejowymi w Polsce. Posiadamy koncesję przewoźnika i realizujemy także samodzielnie przewozy.

Jak zrodził się pomysł oferowania usługi transportu wraz z przeładunkiem?

Pomysł zrodził się w okresie, kiedy tak naprawdę rozpoczęła się realizacja dużych inwestycji drogowych w Polsce. Okazało się wówczas, że ze względów ekonomicznych i logistycznych materiały sypkie należy dostarczać bezpośrednio na plac budowy. Wykonawcy, dysponując ograniczoną powierzchnią magazynową, zamawiali wyłącznie dostawy samochodowe. W celu rozwiązania tego problemu zdecydowaliśmy się zwiększyć powierzchnię magazynową przy wykorzystaniu własnych wagonów. Klienci oczekiwali od nas realizacji dostaw na plac budowy, dlatego zajęliśmy się również organizacją przeładunków i przewozów ze stacji do wytwórni betonu. Pierwsze dostawy z przeładunkiem zrealizowaliśmy w 2004 r. dla cementowni „Warta” na zamówienie firmy Skanska – generalnego wykonawcy przebudowy pasa startowego lotniska wojskowego w Malborku. W kolejnych latach systematycznie zwiększaliśmy ilości dostarczanych w ten sposób materiałów sypkich. Naszymi zlecającymi były m.in. firmy: Górażdże Cement, ZPW Trzuskawica, Lhoist. Obecnie realizujemy dostawy m.in. na budowę autostrady A1 i A2, przy czym tylko na autostradę A2, która jest wykonywana w technologii betonowej, realizujemy codzienne zapotrzebowanie wynoszące nawet 1,8 tys. ton.

Na jakie inne inwestycje transportował i przeładowywał materiały Cemet?

Największe inwestycje, w które byliśmy zaangażowani to: budowa autostrady A4 na odcinku od Wrocławia do Zgorzelca, drogi krajowej nr 18, modernizacja lotniska wojskowego Poznań-Krzyszyn, budowa pierwszego odcinka autostrady A1 od Gdańska do Nowych Marz oraz modernizacja lotniska w Lipsku.



fot.: Maciej Turkowski



Jakie korzyści mają klienci z usługi transportu połączonego z przeładunkiem?

Przede wszystkim praktycznie wyeliminowanie podstawowego czynnika ryzyka, jakim są nieterminowe dostawy. Dostarczanie tak dużych ilości materiałów sypkich w krótkim okresie czasu wyłącznie transportem samochodowym wiąże się z dużym ryzykiem wystąpienia opóźnień w dostawach, natomiast przy realizacji przewozów koleją jest on minimalizowany, ponieważ odpowiedni zapas materiałów jest magazynowany w wagonach w pobliżu budowy. Warto również zaznaczyć, że nawierzchnie betonowe mogą być układane tylko w sprzyjających warunkach atmosferycznych. Opady deszczu, wysokie temperatury powodują odwołanie lub przerwanie betonowania. Nieodpowiednie warunki atmosferyczne to kolejny czynnik wysokiego ryzyka, który jest eliminowany dzięki możliwości magazynowania materiałów sypkich w wagonach CEMET. W tym miejscu chciałbym zaznaczyć, że nie sposób byłoby realizować usług dostaw kombinowanych z przeładunkiem na tak wysokim poziomie jakościowym, gdyby nie zaangażowanie naszych pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje i ogromne doświadczenie. Zaangażowany personel przyczynia się do wzrostu zadowolenia klienta.

Jak więc wygląda przewóz cementu za pomocą kolei oraz przeładunek w przypadku autostrady A2?

Firma Cemet załatwia wszystkie formalności z firmami kolejowymi. W przypadku autostrady A2 zamówienie generalnego wykonawcy realizujemy na podstawie otrzymanych wcześniej harmonogramów dostaw. Składamy zlecenie na przydzielenie trasy w PLK, a następnie realizujemy z PKP Cargo przewóz do stacji przeznaczenia. Przesyłka monitorowana jest na trasie przez dział dyspozytury. Na stacji na torze rozładunkowym dokonywany jest przeładunek cementu z wagonów do cementonaczep. Przeładowany cement transportowany jest samochodami do wytwórni betonu.

W jaki sposób odbywa się przeładunek?

Przeładunek odbywa się w cyklu zamkniętym, pneumatycznie – za po-

mocą sprężonego powietrza. Jest bezpieczny dla środowiska naturalnego. Z tego powodu Cemet poczynił stosowne inwestycje. Dysponujemy mobilnymi sprężarkami oraz ciągnikami siodłowymi wraz z naczepami do przewozu materiałów sypkich.

Działacie nie tylko w branży cementowej i wapiennej, ale wykonujecie również przewozy dla branży energetycznej. Co wozicie dla elektrowni?

W naszych wagonach przewożone są popioły lotne z elektrowni i elektrociepłowni do cementowni, które wykorzystują popioły do produkcji cementu. Do elektrowni dostarczamy natomiast mączkę wapienną z zakładów wapienniczych potrzebną do odsiarczania spalin. W tym zakresie obsługujemy większość polskich elektrowni.

Jakim taborem dysponuje Cemet?

Mamy ok. 3 tys. wagonów specjalistycznych do przewozu materiałów sypkich. Mogę z dumą powiedzieć, że jesteśmy największym tego typu operatorem w Europie.



foto: Maciej Turkowski