

DCT GDANSK SA

**Transport dóbr z Chin do Europy
Środkowej i Wschodniej**

Rozwiązania intermodalne

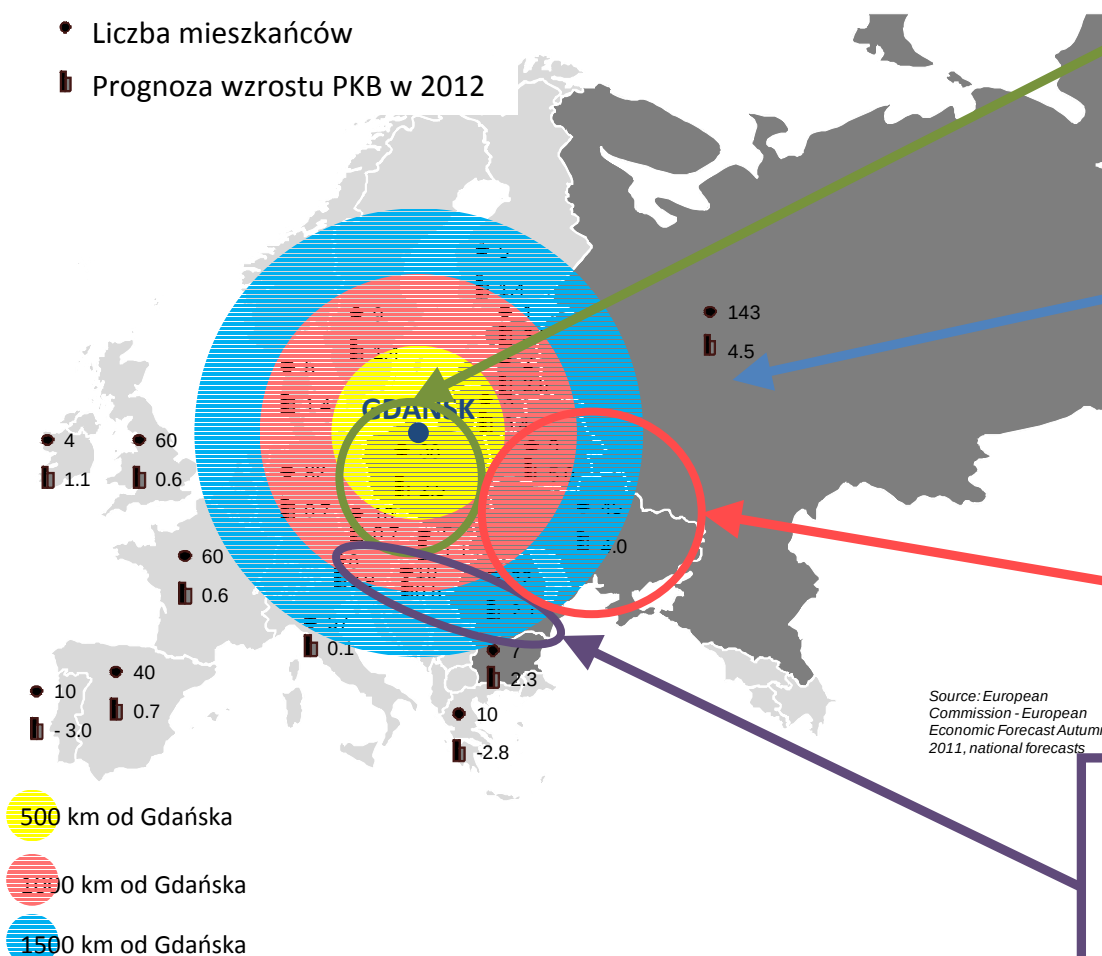
LIPIEC 2012



DCT.GDANSK.SA
Deepwater Container Terminal Gdansk

WWW.DCTGDANSK.COM

- Liczba mieszkańców
- Prognoza wzrostu PKB w 2012



POLSKA, CZECHY, SŁOWACJA
 ludność – 53 mln
 PKB (PPP) – 1,2 bln USD
 import z Chin (2011) – 21,1 mld USD

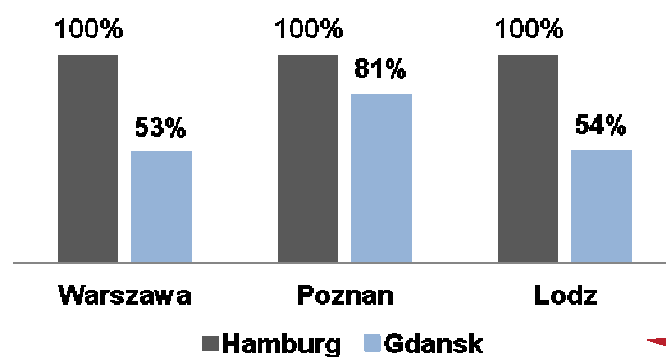
ROSJA
 ludność – 143 mln
 PKB (PPP) – 2,4 bln USD
 import z Chin (2011) – 38,9 mld USD

UKRAINA, BIAŁORUŚ
 ludność – 55 mln
 PKB (PPP) – 0,5 bln USD
 import z Chin (2011) – 7,5 mld USD

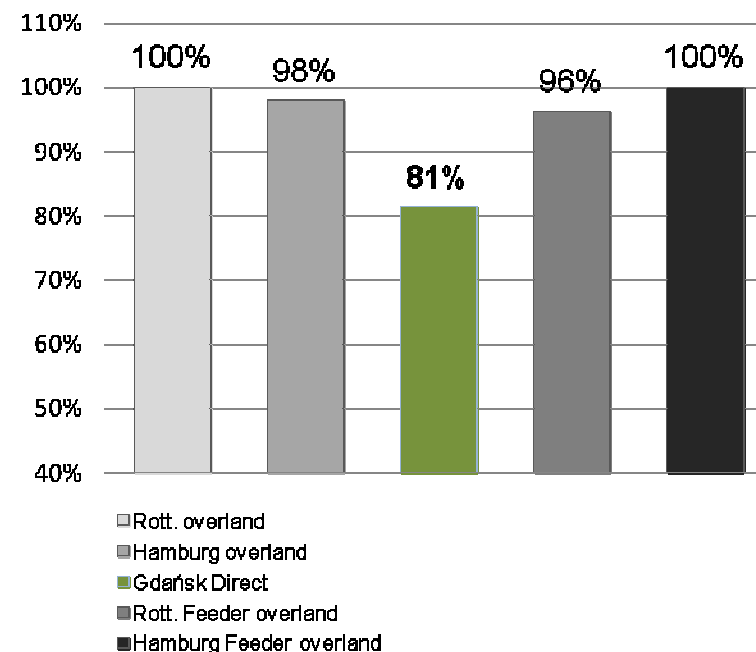
WĘGRY, AUSTRIA, RUMUNIA
 ludność – 40 mln
 PKB (PPP) – 0,8 bln USD
 import z Chin (2011) – 12,5 mld USD

Source: European Commission - European Economic Forecast Autumn 2011, national forecasts

Oszczędność kosztów transportu przy korzystaniu z DCT Gdańsk



Całkowite koszty logistyki (oszczędności) przy obsłudze celów w środkowej i południowej Polsce



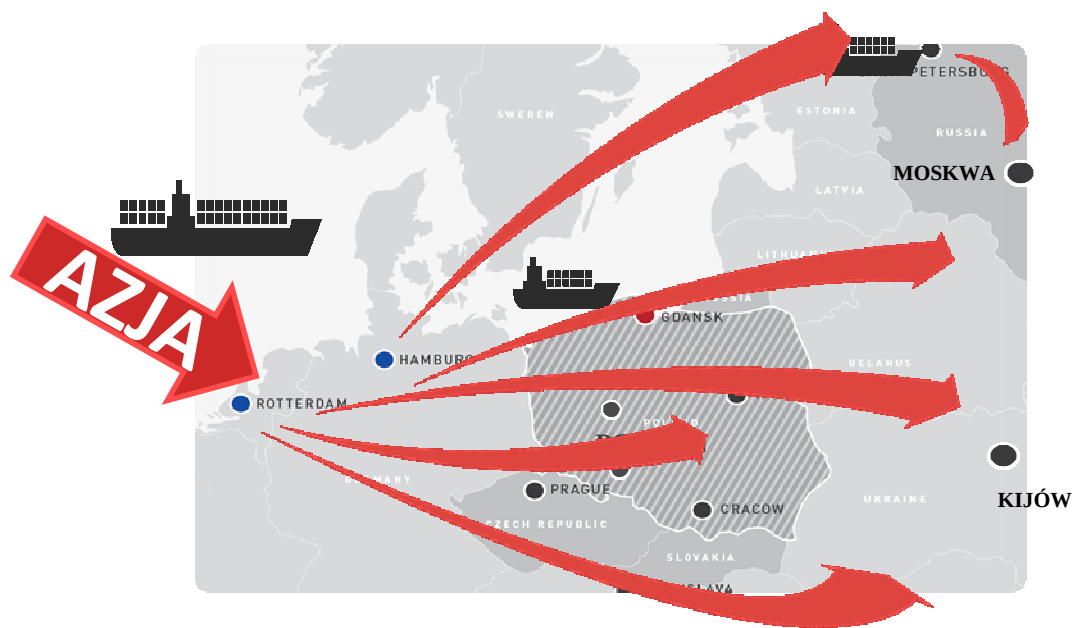
Odległości z głównych portów (km)

z/do [km]	Warsaw	Katowice	Bratislava	Minsk	Moscow	Kiev
Rotterdam	1296	1142	1234	1941	2471	2036
Hamburg	873	828	970	1600	2127	1691
Gdańsk	344	539	942	818	1383	1160

Nowy model transportu kontenerów z Azji – bezpośrednie zawinięcia do Gdańska

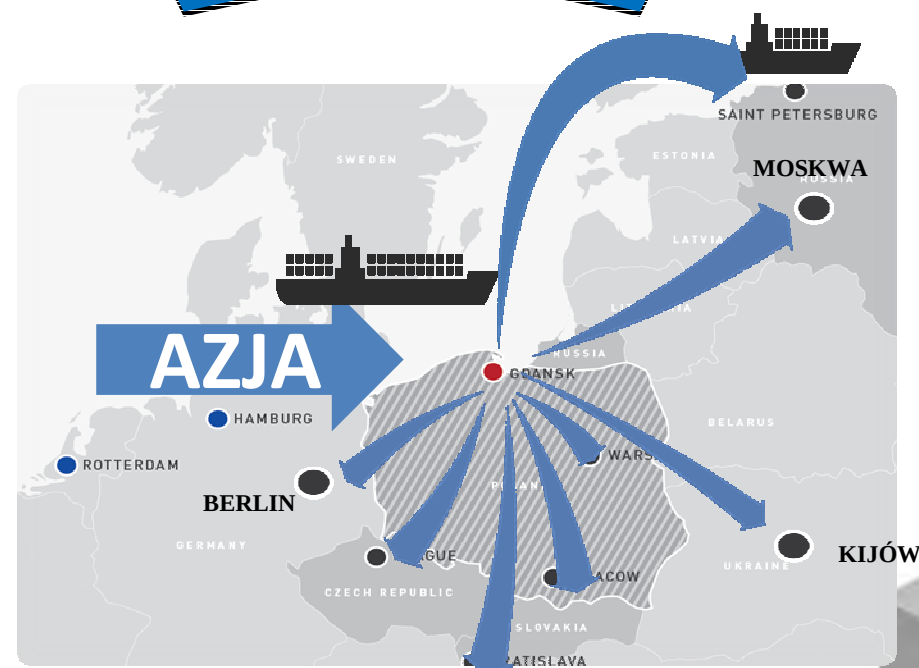
- Ogromne koszty transportu
- Emisja CO₂
- Czas, odległości
- Pogoda (załodzenie)

- Brak kosztów statku dowozowego
- Brak wielokrotnych przeładunków kontenera
- Niższe koszty transportu lądowego
- Niższa emisja CO₂
- Krótszy czas



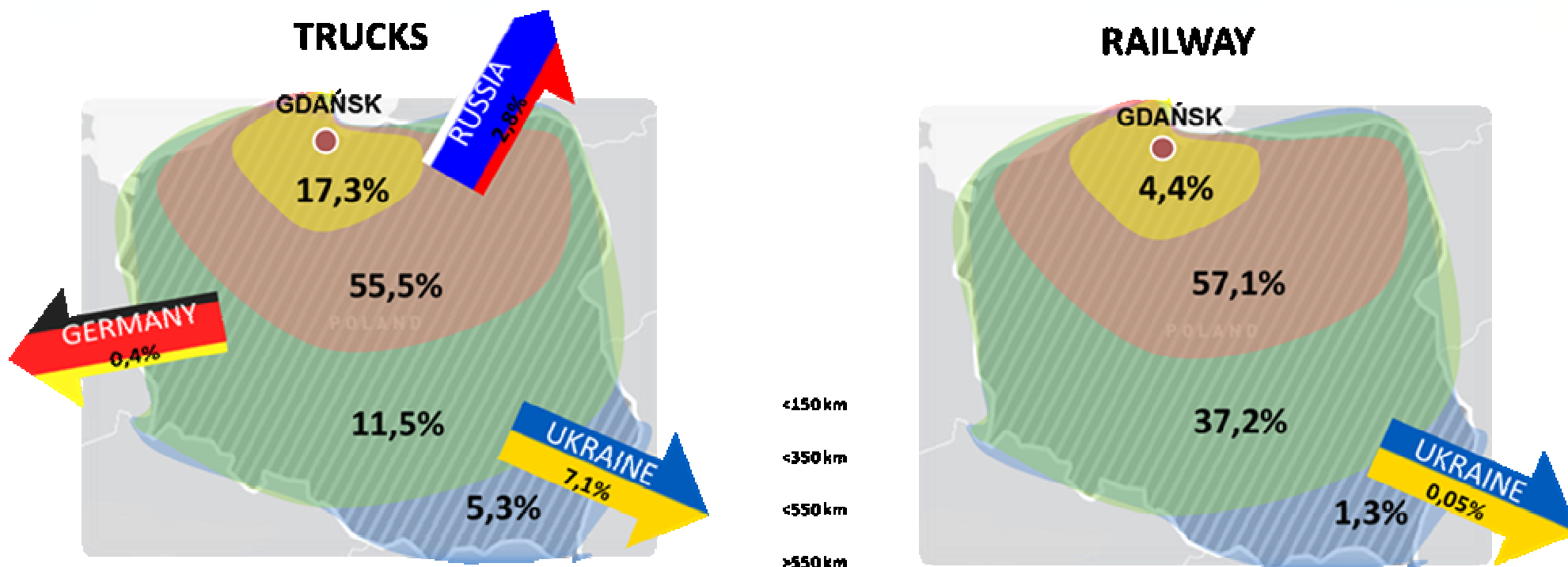
DAWNIEJ

(zawinięcia z Azji do portów Morza Północnego)

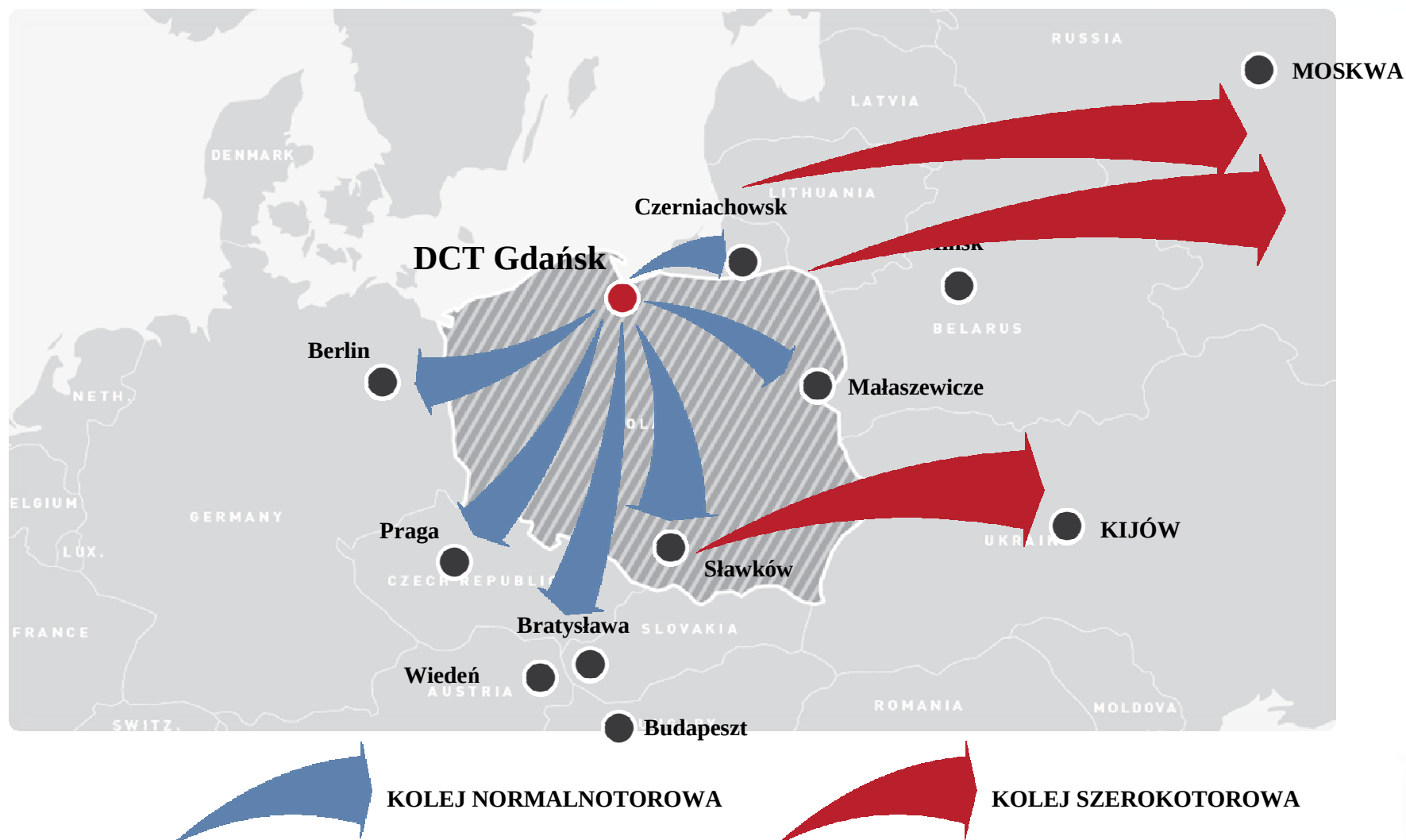


AKTUALNIE

(zawinięcia z Azji do DCT Gdańsk)



Od końca 2011 roku obserwujemy bardzo dynamiczny wzrost liczby pojazdów opuszczających Polskę po odebraniu ładunków w DCT (tego trendu nie można zaprzepaścić!).



ROSJA

(Kaliningrad, Moskwa)

ludność – 143 mln

PKB (PPP) – 2,4 bln USD

import z Chin (2011) – 38,9 mld USD

DOTYCHCZAS



KOLEJ	39 dni	4300 EUR
TRUCK	51 dni	4600 EUR
STATEK	44 dni	statek + 1300 EUR

OBECNIE



KOLEJ	39 dni	2600 EUR
TRUCK	51 dni	3000 EUR
STATEK	44 dni	Statek + 1300 EUR

Aktualne rozwiązanie (44-55 dni)

- Shanghai – DCT Gdańsk (statek oceaniczny)
- DCT Gdańsk – St. Petersburg (feeder, 2/tydzień)
- St. Petersburg – Moskwa (ciężarówka)

Lub

- Shanghai – Hamburg/Rotterdam (statek oceaniczny)
- Hamburg/Rotterdam – Moskwa (kolej)

samochód Gdańsk – Moskwa -> ok. **3000 EUR**

samochód St. Petersburg – Moskwa -> ok. **1300 EUR**

Proponowane rozwiązanie (39-44 dni)

- Szanghaj – DCT Gdańsk (statek oceaniczny – MAERSK Line)
- DCT Gdańsk – Czerniachowsk/Małaszewicze (kolej – PKP CARGO)
- Czerniachowsk/Małaszewicze – Moskwa (kolej – DV Transport + RZD)

Terminale

Czerniachowsk – DV Transport (punkt zmiany szerokości toru 1435/1520 mm)

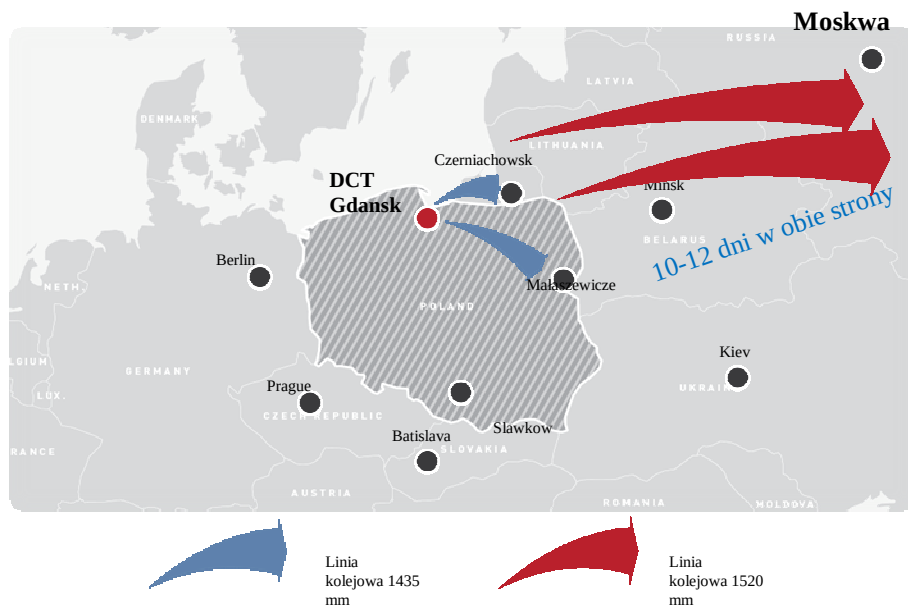
Małaszewicze – PKP CARGO (punkt zmiany szerokości toru 1435/1520 mm)

Moskwa – Rhenus South Port

Łączny koszt* Gdańsk – Moskwa: **ok. 2600 EUR**

Dystans Gdańsk – Moskwa: **ok. 1500 km**

* Przewóz kolejowy, opłaty terminalowe i celne, odwóz kontenerów samochodami (kontener 40', 16,5 t brutto)



UKRAINA

(Kijów)

ludność – 46 mln

PKB (PPP) – 0,3 bln USD

import z Chin (2011) – 7,1 mld USD

DOTYCHCZAS



via HAM	39 dni	2500 EUR
via ODS	min. 46 dni	statek + 400 EUR

OBECNIE



KOLEJ	37 dni	1620 EUR
TRUCK	42 dni	1900 EUR

Aktualne rozwiązania (46-70 dni)

- Shanghai – Odessa (statek oceaniczny)
- Odessa – Kijów (ciężarówka/kolej)

lub

- Shanghai – DCT Gdańsk (statek oceaniczny - MAERSK Line)
- DCT Gdańsk – Kijów (ciężarówka)

Proponowane rozwiązanie (37-39 dni)

- Shanghai – DCT Gdańsk (statek oceaniczny – MAERSK Line)
- DCT Gdańsk – Sławków (kolej – PKP CARGO/CTL/inny)
- Sławków – Kijów (kolej – PKP LHS)

Odjazdy pociągów na Ukrainę: 2-7 razy/tydzień

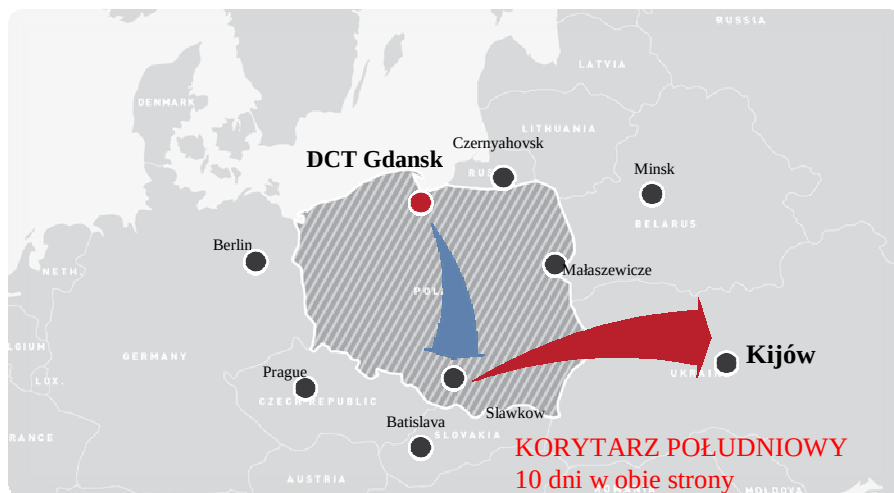
Terminale

Sławków – EUROTERMINAL (zmiana szerokości toru 1435/1520 mm)

Kijów – LISKI

Łączny koszt* Gdańsk – Kijów: **ok. 1620 EUR**

Odległość Gdańsk – Kijów: 1500 km



Linia
kolejowa
1435 mm



Linia
kolejowa
1520 mm

* Przewóz kolejowy, opłaty terminalowe i celne, odwóz kontenerów samochodami (kontener 40', 16,5 t brutto)

EUROPA ŚRODKOWA

(Czechy, Słowacja, Austria, Węgry)

ludność – 33 mln

PKB (PPP) – 0,9 bln USD

import z Chin (2011) – 19,2 mld USD

DOTYCHCZAS



KOLEJ	33 dni	+15%
TRUCK	34 dni	

OBECNIE



KOLEJ	36 dni	800-1000 EUR
TRUCK	36 dni	-15%

Aktualne rozwiązania (46-70 dni)

- Shanghai – Hamburg (statek oceaniczny)
- Hamburg – Czechy/Słowacja (ciężarówka/kolej)

lub

- Shanghai – Koper (statek oceaniczny)
- Koper – Bratysława/Praga (ciężarówka/kolej)

Proponowane rozwiązanie (37-39 dni)

- Shanghai – DCT Gdańsk (statek oceaniczny – MAERSK Line)
- DCT Gdańsk – Praga/Bratysława (kolej)

Odjazdy pociągów : 2-7 razy/tydzień

Terminale

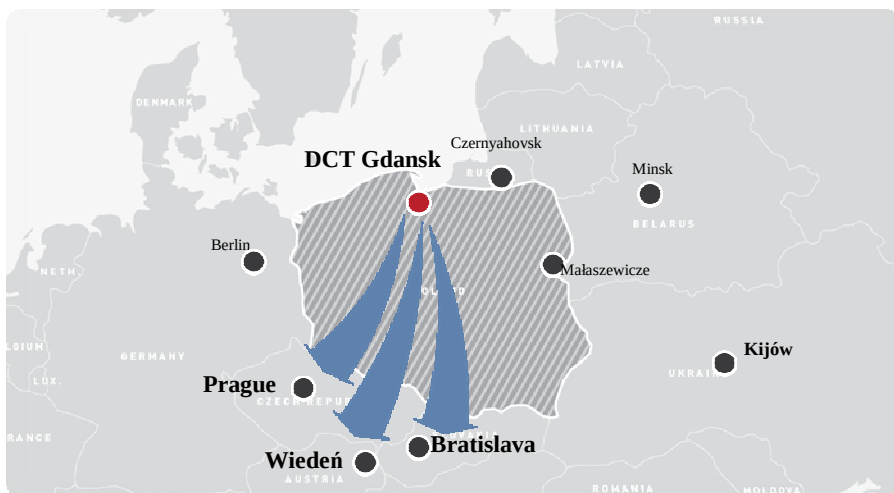
Praga – Melnik

Bratysława – SKD Intrans

Łączny koszt* Gdańsk – Praga/Bratysława: **800/1000 EUR**

Odległość Gdańsk – Praga/Bratysława: **800/1000 km**

* Przewóz kolejowy, opłaty terminalowe i celne, odwóz kontenerów samochodami (kontener 40', 16,5 t brutto)



Linia
kolejowa
1435 mm

1. Kraje Europy Środkowej i Wschodniej oraz Rosja i Ukraina to **biegun wzrostu gospodarczego w Europie i najszybciej rosnące rynki dla towarów chińskich.**
2. Kraje Europy Środkowej i Wschodniej oraz Rosja i Ukraina patrzą w pierwszej kolejności na **cenę produktu**, a ta związana jest z **kosztem transportu.**
3. Korzystanie z DCT w obsłudze rynków tego regionu Europy to **oszczędność kosztów, oszczędność czasu i wysokie bezpieczeństwo dostaw.**

**Dziękujemy i zapraszamy do DCT
Gdansk!**



DCT.GDANSK.SA
Deepwater Container Terminal Gdansk

DCT GDAŃSK SA
ul. Kontenerowa 7
80-601 Gdańsk
Polska

postbox@dctgdansk.com
www.dctgdansk.com

ZAŁĄCZNIK



DCT.GDANSK.SA
Deepwater Container Terminal Gdansk

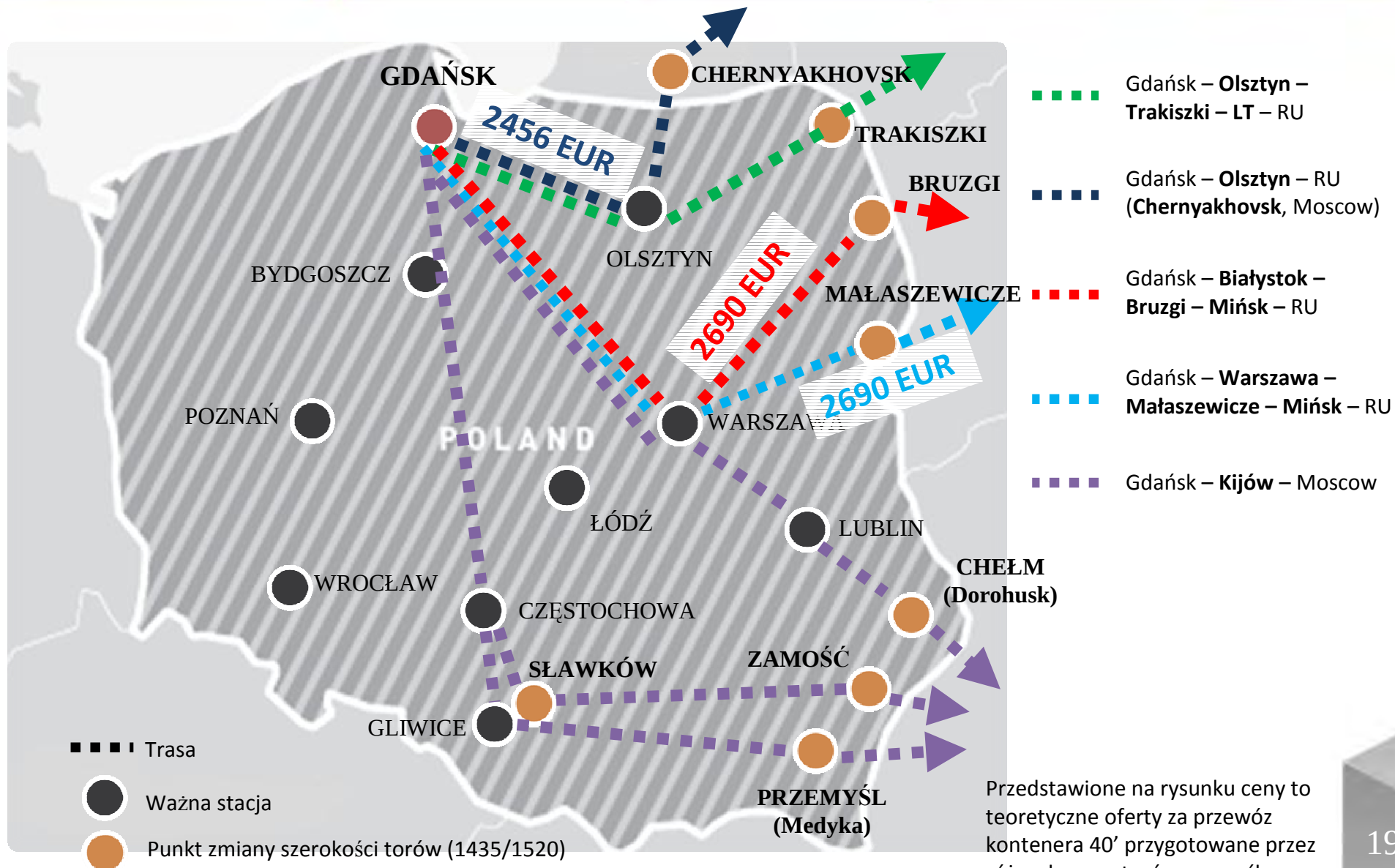
WWW.DCTGDANSK.COM

- Potencjalny roczny przychód z pociągu do **MOSKWI**:
 - **1 pociąg/tydzień** (80 TEU, pełne kontenery), 60% zapełnienia – 3,2 mln EUR
 - **1 pociąg/tydzień** (80 TEU, pełne kontenery), pełne wykorzystanie – 5,4 mln EUR
 - **Codziennie** (80 TEU, pełne kontenery), 90% zapełnienia – 34 mln EUR
- Potencjalny roczny przychód z pociągu do **KIJOWA**:
 - **1 pociąg/tydzień** (80 TEU, pełne kontenery), 60% zapełnienia – 2 mln EUR
 - **1 pociąg/tydzień** (80 TEU, pełne kontenery), pełne wykorzystanie – 3,4 mln EUR
 - **Codziennie** (80 TEU, pełne kontenery), 90% zapełnienia – 21,2 mln EUR

Powyższe kwoty pokazują łączny przychód z pociągu na całej jego trasie, co oznacza, że musi on zostać podzielony proporcjonalnie między jego operatorów, co w zależności od trasy oznacza polskich, rosyjskich, ukraińskich i białoruskich przewoźników i operatorów intermodalnych. Kwota nie zawiera THC, usług celnych i rozwoju samochodami.

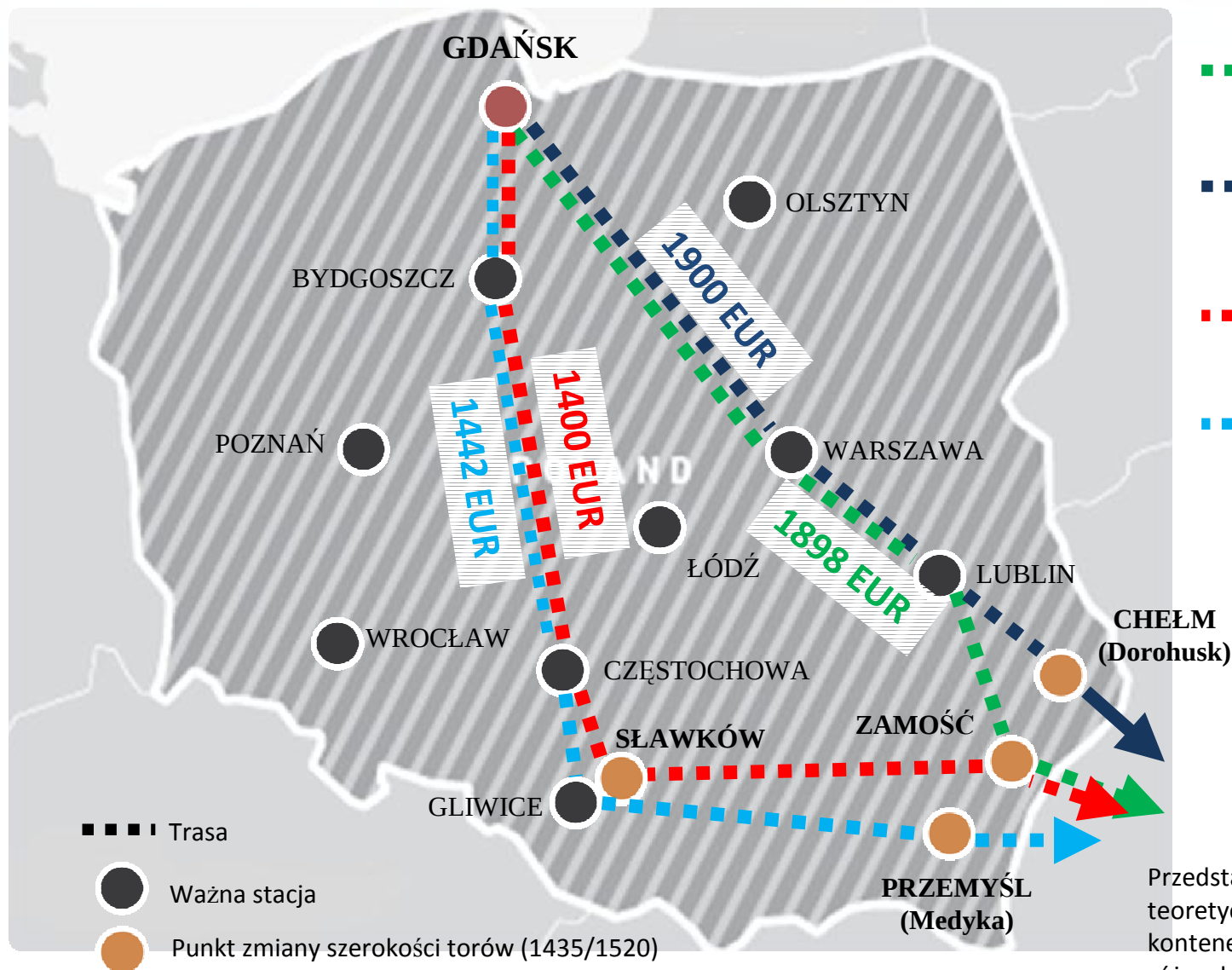
Stawki założone dla przewozu teoretycznego kontenera 40-stopowego. Pojemność pojedynczego składu pociągu 80 TEU,

Jak dotrzeć do... MOSKWA teoretyczne drogi dojazdu



Przedstawione na rysunku ceny to teoretyczne oferty za przewóz kontenera 40' przygotowane przez różnych operatorów na prośbę DCT

Jak dotrzeć do... KIJÓW teoretyczne drogi dojazdu



Przedstawione na rysunku ceny to teoretyczne oferty za przewóz kontenera 40' przygotowane przez różnych operatorów na prośbę DCT

PCL w pigułce:

- 186 ha powierzchni
- Przeznaczone pod budowę fabryk przemysłu lekkiego oraz obiektów magazynowych
- Bezpośrednia bliskość nowoczesnego głębokowodnego terminalu kontenerowego
- Dobrze połączone z komunikacją drogową, kolejową, morską
- Idealna lokalizacja dla punktu dystrybucyjnego dóbr w Europie Środkowo-Wschodniej
- Możliwość objęcia części centrum statusem Specjalnej Strefy Ekonomicznej i przyłączenia do Wolnego Obszaru Celnego



Czemu lokować biznes w ramach obszaru PCL?

- Najszybszy transport komponentów od podwykonawców z Szanghaju – 32 dni
- Możliwość stworzenia sprawnej sieci dystrybucyjnej dla produktów na obszar Europy Środkowo-Wschodniej
- Zredukowane koszty transportu lądowego z portu do fabryk oraz szybszy czas obrotu kontenerem
- PCL jest budowane i zarządzane przez firmę Goodman, najwyższej klasy operatora magazynów na świecie, którego to częściowym udziałowcem jest China Investment Corporation
- Zaufanie dla regionu przez Chińskie podmioty: obecność Chipolbrok, pierwszej chińskiej firmy joint venture, od 1951 roku
- Dedykowany konsulat ChRL w Gdańsku pomagający w kwestiach administracyjno/wizowych



Plany inwestycyjne DCT Gdańsk:

- Rozbudowa bocznicy kolejowej
- Budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego w bezpośredniej bliskości terminala
- Drugie głębokowodne nabrzeże planowane do oddania do użytku w 2015 r.
- Prowadzone inwestycje:
 - Zakup dodatkowego sprzętu do obsługi kontenerów
 - Rozbudowa powierzchni placowych
 - Przyrost liczby przyłączy chłodniczych
 - Szkolenia personelu

