

LIPIEC-SIERPIEŃ – 7-8/2015 (60)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

FM > LOGISTIC

Temat numeru:

**Logistyka i transport
branży przemysłowej**

20 lat na rynku FM Logistic Polska

Lotnicze cargo przyhamowało



Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

SPOTKANIA TRANSPORTOWE



Jesień 2015

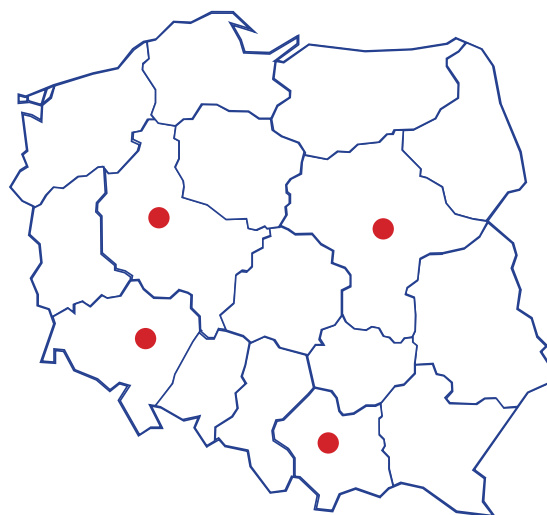
Spotkania Transportowe kierowane są do właścicieli i przedstawicieli firm transportu drogowego oraz działów transportowych w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych.

Zaproszeni eksperci przedstawią aktualne zmiany i tendencje w sektorze transportowym, wskażą najważniejsze zmiany w prawie transportowym, przybliżą najnowsze rozwiązania i podpowiedzą, jak zwiększać zyski i efektywność firmy transportowej.

Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe Jesień 2015.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

Zarejestruj się BEZPŁATNIE na stronie:
www.spotkania.tsl-biznes.pl



6 października – POZNAŃ
13 października – KRAKÓW
20 października – WROCŁAW
5 listopada – WARSZAWA
podczas drugiego dnia
targów Trans Poland

Spotkania odbywają się w godzinach 9.00 - 17.00

Pytania i dodatkowe informacje:
spotkania@tsl-biznes.pl, tel. 22 213 88 28

Organizatorzy:

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Partnerzy:



TRANSPOREON **etransport.pl**
EFEKTYWNOŚĆ W LOGISTYCE



DZIAŁYŃSKI & JUDEK
Studia Partnerstwa Radców Prawnych

CDS
ODSZKODOWANIA

iuridica
kancelaria prawna

BALDWIN • PERES & PARTNER
*** Siedziba: 00-914 Warszawa





**NAJLEPSI
EKSPERCI
GWARANCJĄ
TWOJEGO
SUKCESU**

LIDER na Polskim rynku
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

Znamy rozwiązania problemu nowej stawki minimalnej
w Niemczech oraz ryczałów za noclegi.

Eliminujemy dopłaty do MiLoG i prowadzimy wszystkie formalności.

Sprawdź!



801 006 301

Zadzwoń i umów się na bezpłatną prezentację
usług w Twojej firmie.



Coraz więcej obostrzeń dotyczących przewoźników drogowych, często niejasne przepisy, czy też rozszerzająca się sieć dróg płatnych, a także wprowadzanie płacy minimalnej w różnych krajach europejskich, nie zraża ich do działalności. Udział w polskim PKB drogowych firm transportowych nieznacznie wynosi 10%. Co więcej, w drugim kwartale 2015 r. barometr TimoCom zanotował w Europie wzrost ilości frachtów do 54% w stosunku do wolnych powierzchni ładunkowych (46%), w czym duży udział mieli Polacy.

Większość z nich oczywiście wykonuje przewozy artykułów, które nie wymagają specjalnych środków transportu, jakimi są chłodnie czy cysterny, ani też indywidualnych rozwiązań transportowych, jak to ma miejsce w przypadku ponadgabarytów. Jednak, mimo często rzucanych im „kłód pod nogi” w postaci stale zmieniających się przepisów, ogromnych obostrzeń, wiele firm radzi sobie z przewozem artykułów ADR czy też ponadgabarytów. Dla niektórych działalność ta stała się nawet core businessem.

A trzeba wiedzieć, że nawet w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2015/719 – mówiącej o maksymalnych dopuszczalnych wymiarach pojazdów drogowych w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz o maksymalnych dopuszczalnych obciążeniach w ruchu międzynarodowym pojazdów poruszających się po terytorium Wspólnoty – gdzie wprowadzono kilka zmian, znajdują się też i takie, które – gdy wejdzie się w szczegóły – nie są już tak pozytywne jakby się wydawało na pierwszy rzut oka i zmuszają przedsiębiorcę do dalszych inwestycji. Te, które są korzystne dla środowiska, a w pewnym zakresie i dla inwestora, często wymagają wyłożenia dodatkowych pieniędzy. Szczegółowo pisze o tym Łukasz Chwalczuk w artykule „Inwigilacja, czy próba uzdrowienia transportu drogowego?”

Światłem w tunelu jest rozporządzenie w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, które weszło w życie w czerwcu 2015 r. Dotyczy ono nowych warunków i wymagań egzaminacyjnych związanych z dostępem do zawodu DGSA w Polsce. Więcej szczegółów w artykule Małgorzaty Wieleba-Walickiej „Egzaminy DGSA „po nowemu”.

Mirosław Ganiec,
redaktor naczelny i wydawca

W numerze

> Wydarzenia

TRAKO 2015. Międzynarodowe Targi Kolejowe 6
POL-ECO-SYSTEM. Platforma wymiany doświadczeń oraz dobrych praktyk..... 7

> Logistyka

To, co wyjątkowo trudne..... 8
LomoSoft – firma zarządzająca dystrybucją paliw i gazu..... 13
Niezbędne przy transporcie ponadgabarytów 14
20 lat na rynku FM Logistic Polska ... 16

> Logistyka – technologia

Lekkie palety INKA 20
GO! Life Science – przesyłka w kontrolowanej temperaturze..... 21

> Transport drogowy

W polskich firmach produkcyjnych..... 22
Pozostają dawne zasady..... 23
Kolejne 251 km dróg w systemie viaTOLL 24
Przewozy na potrzeby własne 26
Transport to coś więcej niż samo przewożenie..... 29

Koniec niepewności 30
Można odliczać VAT od transakcji dokonanych na karty paliwowe 30
Barometr transportowy TimoCom. Nadwyżka frachtów w drugim kwartale..... 33

> Transport kolejowy

Bombardier zainwestuje we Wrocławiu 200 mln zł 34
Kolejny etap restrukturyzacji PR 35

> Prawo

Egzaminy DGSA „po nowemu” 36
Inwigilacja, czy próba uzdrowienia transportu drogowego?..... 40
Najnowsza dyrektywa Parlamentu Europejskiego 40
Umowa spedycji – czynniki decydujące o odpowiedzialności spedytora 43
Część II. Co jest ważne przy zawieraniu umów spedycji..... 43

> Transport lotniczy

Lotnicze cargo przyhamowało 50
Wymagający czarter w trudnych warunkach 53
Skarb Państwa inwestuje w terminal kurierski 54
Inwestycyjny boom na lotniskach 56
Dwa w jednym na pokładzie Emirates SkyCargo 59

> Auto w firmie

Niby kombi 60



Czytaj również:

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALISTYKA

ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca

Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@tsl-biznes.pl

Zastępca redaktora naczelnego

Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@tsl-biznes.pl

Prenumerata

tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
prenumerata@tsl-biznes.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.
Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

KMGmedia

Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

www.kmg-media.pl

TSLbiznes

Truck & Van

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Vademecum TRANSPORTU

Katalogis.net

AGRO Expert

CONSTRUCTION Expert

KOMUNAL Expert

SERWIS Expert

Tool Expert

Doroczne spotkanie ekspertów branży logistycznej

XII FORUM POLSKICH MENEDŻERÓW LOGISTYKI

8-9 października 2015 r., Airport Hotel Okęcie

- ✦ Artyleria wycelowana w polskich przewoźników – ustawa o płacy minimalnej
- ✦ Filary zwycięstwa rynkowego – organizacja, optymalizacja, obsługa klienta
- ✦ Plany awaryjne dla magazynów – zapobieganie kryzysom
- ✦ Przyszłościowe modele współpracy w outsourcingu
- ✦ Port Gdańsk – morska lokomotywa logistyki
- ✦ Przejęcia i fuzje – trudne realia konsolidacji na rynku logistycznym

Zagraniczni inspiratorzy:

- ✦ **Shashi Shekhar**
założyciel i szef największej
w Zatoce Perskiej organizacji Supply
Chain z siedzibą w Dubaju
- ✦ **Ewan French**
chief operating officer
z Barloworld SCS – producent
oprogramowania CAST
- ✦ **Volodymyr Adamov**
deputy head of logistics z Fozzy Group,
największej i najszybciej
rozwijającej się grupy sieci
handlowych na Ukrainie



**Polska
Logistyka**
2015

Więcej informacji, pełny program oraz formularz zgłoszeniowy – konferencje.pb.pl
Masz pytanie? Zadzwoń lub napisz: 22 333 97 77, szkolenia@pb.pl

TRAKO 2015

Międzynarodowe Targi Kolejowe

Ponad 600 wystawców z kraju i zagranicy zaprezentuje swoje produkty na 11. Targach Kolejowych TRAKO 2015. Odbędą się one pomiędzy 22 a 25 września w gdańskim Centrum Wystawienniczo-Kongresowym AmberExpo. To największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego zostało objęte honorowym patronatem ministry infrastruktury i rozwoju Marii Wasiak.

Targi TRAKO to jednak nie tylko oferta wystawiennicza, ale też bogaty program merytoryczny, jak debaty, konferencje, seminaria i prezentacje firm. Organizatorzy oczekują, że dużym zainteresowaniem będą się cieszyć debaty przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz przez Grupę PKP. Ich celem będzie wskazanie obowiązujących w nowej perspektywie, budżetowej obejmującej lata 2014-2020, kierunków i priorytetów dotyczących kolei i aglomeracyjnego transportu szynowego.

O wymiarze środowiskowym

Przygotowując program TRAKO 2015 organizatorzy starali się nadać imprezie wymiar środowiskowy, tworząc forum

kolejowym, w szczególności w odniesieniu do realizacji inwestycji, będzie debata pt. „Arbitraż w transporcie kolejowym”, przygotowywana przez SIRTIS (Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego w Polsce). Bardzo interesująco zapowiada się także konferencja dotycząca bezpieczeństwa w transporcie szynowym, na którą zaprasza Urząd Transportu Kolejowego.

Po raz pierwszy TRAKO włączy się do kampanii „Europejski Dzień bez Samochodu”. Jej celem jest upowszechnienie informacji o negatywnych skutkach używania samochodu, przekonanie Europejczyków do alternatywnych środków transportu, promocja transportu publicznego oraz pokazanie, że życie w mieście bez samochodu jest nie tylko możliwe, ale

Przygotowując program TRAKO 2015 organizatorzy starali się nadać imprezie wymiar środowiskowy, tworząc forum prezentacji ważnych dla tego wymiaru inicjatyw.

prezentacji ważnych dla tego wymiaru inicjatyw. Natomiast odpowiedzią na duże zapotrzebowanie na nowe rozwiązania dotyczące możliwości szybkiego rozstrzygnięcia wszelkiego rodzaju sporów w transporcie

i przyjemne. Wspólnie z Izbą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej organizatorzy przygotowują konferencję prasową, która będzie okazją do promocji proekologicznych postaw.



Konkursy, nagrody i wyróżnienia

Tradycyjnie najlepsze oferty zostaną nagrodzone w ramach konkursów targowych, takich jak: konkurs im. inż. Ernesta Malinowskiego dla wyrobów i innowacji technicznych stosowanych w kolejnictwie i prezentowanych na targach, MTG SA na najatrakcyjniejszą ekspozycję, SITK na najlepsze rozwiązania w technologii i produkcji urządzeń dla potrzeb trakcji elektrycznej, czy też Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej na najlepszy wyrób przeznaczony dla trakcji elektrycznej. Wręczony zostanie także medal Prezesa Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Warto również wspomnieć o premierze nowej nagrody specjalnej im. inż. Józefa Nowkuńskiego, budowniczo magistrali węglowej Śląsk-porty. Rada Programowa pragnie tą nagrodą uhonoroować firmy o wybitnych osiągnięciach.

Wystawcy i organizatorzy targów nie zapominają również o najbardziej potrzebujących i zapraszają wszystkich do czynnego udziału w ósmej już edycji akcji „TRAKO Dzieciom”. ◀

KK



▶ Więcej informacji na stronach www.trakotargi.pl.

POL-ECO-SYSTEM

Platforma wymiany doświadczeń oraz dobrych praktyk



Międzynarodowe Targi Technologii i Produktów dla Zrównoważonego Rozwoju i Usług Komunalnych

Targi POL-ECO-SYSTEM, które odbędą się w dniach 27-30 października, w Poznaniu to przegląd najnowszych trendów oraz aktualna wiedza o tym, jakie zmiany czekają sektor ochrony środowiska w najbliższych latach.

POL-ECO-SYSTEM powstały w wyniku połączenia targów Poleko oraz Komtechnika z targami Gmina i Dworzec. Wydarzenie obejmuje około 50 konferencji oraz 7 salonów ekspozycyjnych. W ramach salonu KOMTECHNIKA zobaczymy sprzęt do utrzymania czystości i porządku (m.in. dróg i parkingów) oraz do utrzymania i konserwacji terenów zielonych. Odbędzie się także Outlet Maszyn Używanych.

O zanieczyszczeniach, także w transporcie

Tematem przewodnim targów POL-ECO-SYSTEM jest „Ochrona powietrza przed zanieczyszczeniami”. Na wspieranie niskoemisyjnej gospodarki zaplanowano ponad 9 mld euro ze środków unijnych na lata 2014-2020. Pieniądze te, dostępne w programach Infrastruktura i Środowisko, Polska Wschodnia oraz regionalnych, zostaną zainwestowane m.in. w: transport publiczny. Rozwinięciem tego tematu będzie dwudniowa konferencja w ramach Strefy

ograniczania niskiej emisji. Zaplanowane panele to m.in. wpływ powietrza na zdrowie, środowisko i gospodarkę, przepisy unijne i krajowe w zakresie ochrony powietrza (w tym ustawa antysmogowa oraz plany gospodarki niskoemisyjnej), środki finansowe na ograniczanie emisji czy też programy ograniczania niskiej emisji.

Ekspozycja technologii CNG, LNG i LCNG

Unikalną przestrzenią – w skali całego kraju – będzie Miasteczko Ekologiczne. Ta interaktywno-edukacyjna ekspozycja specjalna skupia technologie, rozwiązania i inspiracje z obszarów m.in. gospodarka odpadami, wodna i OZE, kontrola zanieczyszczeń, inteligentne zarządzanie ruchem, budownictwo pasywne, oświetlenie, eliminacja barier dla osób niepełnosprawnych. W ramach Miasteczka będzie miała miejsce także największa i jedyna w Polsce



ekspozycja technologii CNG, LNG i LCNG – Strefa Metanu.

Dodatkowo podczas targów odbędą się pokazy dynamiczne zorganizowane przez Komendę Wojewódzką PSP w Poznaniu. Stanowią one podsumowanie projektu „Zakup specjalistycznego sprzętu do zapobiegania i likwidacji skutków klęsk żywiołowych i poważnych awarii środowiskowych dla woj. wielkopolskiego” w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013, Działanie 3.6 „Poprawa bezpieczeństwa środowiskowego i ekologicznego”. ◀

➤ Opis wszystkich wydarzeń targów na stronie www.polecosystem.pl



COLIAN Logistic

Kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki, magazynowania, spedycji drogowej, spedycji morskiej, Intrastat

Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek

Dział handlowy
Tel. 510-164-131

e-mail: logistyka@colian.pl
www.colianlogistic.com.pl



**Oddziały
w Polsce**

To, co wyjątkowo trudne

Transport produktów niebezpiecznych w Europie to według szacunków ponad 10% całego wolumenu transportowanych ładunków. W wypadku przewozów drogowych szacunek ten sięga 15%. Duży udział mają tu paliwa wożone cysternami. Tego, że jest to towar niebezpieczny, o właściwościach palnych, toksycznych i wybuchowych – nie trzeba nikomu tłumaczyć.

Aby skutki przewozów i składowania towarów ADR (niebezpiecznych) nie były tragiczne dla osób bądź dla środowiska naturalnego, operator logistyczny i przewoźnik muszą posiadać specjalistyczną wiedzę i doświadczenie oraz przestrzegać wyśrubowanych norm. Specyfika i ryzyko związane z przewozem materiałów niebezpiecznych sprawiają także, że tego trudnego zadania mogą podjąć się jedynie dobrze przygotowane firmy z wieloletnim doświadczeniem i dbające o najwyższe standardy bezpieczeństwa.

– Ten szczególnie rodzaj transportu podlega coraz bardziej zaostrzonym regulacjom prawno-formalnym. Większość z tych obwarowań wynika z przyjętych procedur państwowych i międzynarodowych, w tym m.in. Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). Wspomniany dokument niezwykle precyzyjnie definiuje zasady przewozu towarów niebezpiecznych, określając wszelkie obowiązki, przede wszystkim związane z warunkami ich przewozu, załadunku i rozładunku, technicznymi wymaganiami pojazdów oraz wymogami dotyczącymi przeszkolenia członków załogi jednostki transportowej – wylicza Adriana Bosiacka, członek zarządu i dyrektor operacyjny w TPG Trans Polonia Group. – Od 2003 r. na jego mocy każda firma zajmująca się przewozem towarów niebezpiecznych jest zobowiązana zatrudnić

DGSA, czyli doradcę w zakresie ADR. Umowa Europejska, nowelizowana co dwa lata, ujednolica procedury wyznaczając standar-

w których są przechowywane, muszą być dostosowane do rodzaju znajdujących się w nich substancji, a także posiadać od-

Firmy chemiczne tworzą własne przepisy, które wybiegają poza ogólne uregulowania i tym samym sprawiają, że oczekiwania, jeśli chodzi o bezpieczeństwo przewozu, z każdym rokiem są coraz większe.

dy dla firm transportowych uczestniczących w łańcuchu logistycznym dla przemysłu materiałów niebezpiecznych – dodaje.

Co więcej, tak restrykcyjne przepisy dotyczą także przechowywania produktów z branży chemicznej, które klasyfikowane są jako materiały niebezpieczne. Dlatego pomieszczenia, aparatura, środki transportu, zbiorniki i opakowania,

powiednie oznakowanie. To, jakie środki ochrony należy stosować nie tylko podczas ich transportu, ale też składowania i używania, precyzują przepisy prawa.

Przepisy i obostrzenia

Te spore wymagania tłumaczą dlaczego tak niewiele firm logistycznych obsługuje branżę chemiczną i zajmuje się przewozami materiałów niebezpiecznych. – Specyfika i ryzyko związane z przewozem materiałów niebezpiecznych sprawiają, że tego trudnego zadania mogą podjąć się jedynie dobrze przygotowane firmy z wieloletnim doświadczeniem. Ze względu na wyśrubowane normy, transport substancji chemicznych nie należy do łatwych przedsięwzięć. Przede wszystkim wymaga utrzymania najwyższych standardów bezpieczeństwa – tłumaczy Andrzej Kolosowski, prezes zarządu AsstrA Polska.

Aby skutki przewozów i składowania towarów niebezpiecznych nie były tragiczne dla osób bądź dla środowiska naturalnego, operator logistyczny i przewoźnik muszą posiadać specjalistyczną wiedzę i doświadczenie oraz przestrzegać wyśrubowanych norm



Na barki firm transportowych i logistycznych spada konieczność wykonania sporej ilości pracy w zakresie poprawy jakości sprzętu i działalności samych organizacji, gdyż wymagania firm chemicznych bardzo głęboko ingerują w strukturę firm transportowych.

Do tego, oprócz ogólnych regulacji w wielu krajach Europy Zachodniej stawiane są dodatkowe obostrzenia dla firm realizujących przewozy chemii, jak chociażby konieczność zaliczenia przez kierowców specjalnych testów jeszcze przed wpuszczeniem na teren zakładu chemicznego. – *A dodatkowa trudność, to zapewnienie najwyższego bezpieczeństwa przy optymalizacji kosztów dla klienta* – komentuje Adriana Bosiacka. W tej branży TPG Trans Polonia Group ma spore doświadczenie, gdyż obsługa klientów z przemysłu chemicznego w przypadku tej firmy odgrywa kluczową rolę.

Co więcej, jak podkreśla, firmy chemiczne tworzą własne przepisy, które wybiegają poza ogólne uregulowania i tym samym sprawiają, że oczekiwania, jeśli chodzi o bezpieczeństwo przewozu, z każdym rokiem są coraz większe. – *Z tego względu na barki firm transportowych i logistycznych spada konieczność wykonania sporej ilości pracy w zakresie poprawy jakości sprzętu i działalności samych organizacji, gdyż wymagania firm chemicznych*

bardzo głęboko ingerują w strukturę firm transportowych. Istnieje duża liczba audytów, częste sprawdzanie procedur, ocena postępowania wewnątrz firm. Z kolei z ogólnej presji dotyczącej zmniejszenia emisji spalin wynikają wymagania środowiskowe, które zakładają ciągłą redukcję hałasu i recykling zużytych materiałów. Obowiązująca nowa norma Euro 6 również nakłada dodatkowe obowiązki – tłumaczy dyrektor operacyjna w TPG Trans Polonia Group.

Różnie u różnych

Przewóz materiałów niebezpiecznych to tylko dla niewielu firm działających w Polsce *core biznes*, jak ma to miejsce w przypadku Trans Polonii. – *Tym bardziej, – jak podkreśla Piotr Wilczkowiak, Project Manager Seifert Polska – że do każdego z typów ładunku potrzebny jest specjalny rodzaj pojazdu, odpowiadający zarówno określonym regulacjom prawnym-formalnym, jak i wymaganiom przewożonego surowca czy produktu. Ważne, aby posiadany przez firmę tabor był regularnie serwisowany i czyszczo-*



Liczy się również pozycja rynkowa operatora logistycznego oraz jego baza flotowa bogata w wysoce wyspecjalizowane jednostki transportowe pozwalające na dużą elastyczność usług i natychmiastową reakcję w przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów podczas wykonywania transportu

ny. A w Seifert Polska aż około 40% transportów realizowanych jest dla branży chemicznej oraz przemysłowej. – *Przewozimy dla nich m.in. nawozy, środki ochrony roślin, mieszanki paszowe, dodatki do produkcji mieszanek paszowych, granulaty PET, artykuły chemii gospodarczej, sól drogową oraz paszową* – wymienia Piotr Wilczkowiak.

Udział branży przemysłowo-chemicznej w ogólnej ilości przewozów realizowanych przez AsstrA Associated Traffic AG wynosi ok. 10%. Transportuje ona m.in. polipropyleny, parafinę, glikol polietylenowy, glicerynę, akrylan butyl, rokopół, monoetanoloaminę, olej. Realizuje dostawy ładunków klasy 2, 3, 4.1, 4.3, 5, 6.1, 8 i 9. – *Niezależnie od rodzaju ładunku – sypki, płynny masowy, ADR czy wymagający transportu w temperaturze kontrolowanej – świadczymy pełen pakiet usług na każdym etapie łańcucha dostaw m.in. optymalizujemy trasę dostawy, kontrolujemy ładunek i rozładunek, oferujemy pełne ubezpieczenie, organizujemy formalności przy odprawie celnej, zarządzamy harmonogramem dostawy. Nasze doświadczenie w zakresie dokumentacji, pakowania, magazynowania i transportu towarów niebezpiecznych oraz rozbudowana sieć kompetentnych przewoźników pozwala nam gwarantować najwyższą jakość usług* – wylicza Andrzej Kolosowski, prezes firmy AsstrA.



Coraz bardziej bezpieczni

Adriana Bosiacka,
członek zarządu, dyrektor operacyjny
w TPG Trans Polonia Group

Wszystko co jest związane z naszym *core biznesem* wiąże się z przemysłem chemicznym, w związku z czym kondycja tego sektora, jego innowacyjność i trendy są zasadnicze dla rozwoju grupy, dla jej dalszych planów i wieloletniej strategii.

Prowadząc z sukcesem działalność na tak wymagającym rynku staramy się skupić na kwestiach bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. Spółki przewozowe posługują się Umową Europejską jako podstawową regulacją związaną z przewozem ładunków niebezpiecznych. Dla TPG punktem odniesienia są trendy w przemyśle chemicznym, które wyznaczają kierunek jeszcze wyższej jakości i produkcji, jak najbardziej bezpiecznej i jak najbardziej neutralnej dla środowiska. Tego samego oczekuje się od dostawców usług. Wymaga się od nas, abyśmy byli coraz bardziej bezpieczni oraz coraz bardziej neutralni dla środowiska, a przy tym coraz lepsi jakościowo.

Transport płynnych substancji chemicznych wymaga znajomości nie tylko procedur przewozowych oraz regulacji celnych, ale przede wszystkim umiejętności spełnienia najwyższych wymagań technicznych, zwłaszcza w wypadku przewozu chemii płynnej, gdyż ze względu na swoje właściwości istotna część produkcji musi być przewożona w odpowiedniej temperaturze.

Z kolei dla tak dużego operatora logistycznego jakim jest DB Schenker Logistics, tylko jednym z wielu klientów są firmy paliwowe. Operator zapewnia im obsługę całego łańcucha dostaw, włącznie z magazynowaniem i dystrybucją na terenie Europy. Wśród produktów dominują oleje, smary i płyny do spryskiwaczy. – *Do naszych klientów z sektora chemicznego zaliczamy też firmy z szeroko pojętej branży farbiarskiej, jak również producentów środków czystości. Warto też wspomnieć o producentach chemii przemysłowej. Ich produkty są transportowane w dużych pojemnikach do przewozu luzem (IBC) nie tylko w Polsce, ale na terenie całej Europy. W takich operacjach mamy także duże doświadczenie* – tłumaczy Norbert Pająk, Key Account Manager w DB Schenker Logistics.

Często – transport drogowy

Do przewozu ładunków w dużej mierze wykorzystywany jest transport drogowy. W Seifert Polska jest to transport całopojazdowy standardowymi naczepami typu firana, naczepami do przewozu towarów sypkich – kipper, naczepami do przewozu materiałów sypkich/płynnych typu silos, i to zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym. – *Dostosowując się do wymagań odbiorców finalnych naszych klientów, świadczymy usługi transportowe również autami typu „solo” o ładowności 6,5 t. Oprócz transportu realizujemy również usługę magazynowania powyższych towarów, w tym również*



Jakość potwierdzają certyfikaty

Andrzej Kolosowski, prezes zarządu
AsstrA Polska

Od momentu powstania AsstrA stale współpracuje z firmami z przemysłu chemicznego oraz ich dostawcami. Realizując dla nich transporty, szczególną uwagę poświęcamy kwestiom bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz ochrony zdrowia pracowników. System zarządzania jakością w holdingu AsstrA jest certyfikowany według standardów ISO 9001: 2008, a system bezpieczeństwa ekologicznego w firmie opiera się na standardach ISO 14001:2004. Spółka sprawdziła się jako solidny dostawca przy organizacji transportów dla największych światowych korporacji chemicznych. Nasz status przewoźnika ładunków chemicznych, potwierdza certyfikat SQAS.

Doświadczenie firmy w transporcie produktów chemicznych potwierdzone jest wysoką oceną według SQAS. Wdrożenie standardów TAPA stanowi dodatkowe narzędzie dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozów. Kierownicy AsstrA posiadają wieloletnie doświadczenie w transporcie ADR, regularnie przechodzą szkolenia i posiadają odpowiednie certyfikaty uprawniające do przewozu substancji niebezpiecznych. Dzięki szerokiej sieci biur na całym świecie zajmujemy pierwsze miejsca na docelowych rynkach i oferujemy pełen pakiet usług transportowo – logistycznych na każdym etapie łańcucha dostaw.



Na skalę globalną

Norbert Pająk, Key Account Manager
w DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics działa globalnie, z ujednoczoną strukturą organizacyjną. To bardzo ułatwia działania o zasięgu ponadkrajowym. Wymiana wiedzy i współpraca osób w różnych krajach pod jednym szyldem i przy spójnym zarządzaniu pozwala na płynne przeprowadzenie nawet najbardziej skomplikowanych operacji logistycznych. W kulturę *lean*, jaką budujemy w organizacji, wpisane jest dzielenie się wiedzą i dobrymi praktykami. Dobre rozwiązania są adoptowane i wdrażane, co w znacznym stopniu pozwala podnosić konkurencyjność i satysfakcję naszych klientów.

Firma ogromną wagę przykłada do bezpieczeństwa ludzi i przesyłek, co jest szczególnie istotne w obsłudze towarów z branży chemicznej i co ma wpływ na bezpieczeństwo procesu klienta i jego reputację na rynku. Nasi pracownicy i kierownicy są odpowiednio przygotowani, przeszkoleni i mają uprawnienia do obsługi towarów niebezpiecznych.

Obowiązek spełnienia restrykcyjnych norm prawnych oraz rynkowych wymogów skutecznie ogranicza dostęp do rynku chemicznego firmom, które nie posiadają odpowiednich kompetencji.

materiałów niebezpiecznych – mówi Piotr Wilczkowiak.

Natomiast w AsstrA Polska do transportu ładunków chemicznych wykorzystywane są m.in.: cysterny, chłodnie i izotermie. Dopełnieniem zakresu usług

świadczonych przez firmę jest transport morski i kontenerowy. Dostawy realizowane są pomiędzy krajami Unii Europejskiej i Rosji, Białorusi, Ukrainy, Kazachstanu, pomiędzy Chinami, krajami Azji Południowo-Wschodniej i WNP.

W DB Schenker Logistics wykorzystywany jest każdy moduł transportu, który dodaje wartości klientowi. W przypadku transportów lądowych oznacza to, że w grę wchodzi zarówno przesyłki drobnicowe, jak i przewozy częściowe (LTL) oraz całopojazdowe (FTL). W zakresie dużych i regularnych wolumenów istotną rolę w usługach dla branży chemicznej odgrywa transport kolejowy. – *W ślad za zmianami na rynku coraz większe znaczenie w branży odgrywa przewóz intermodalny, łączący dwa lub więcej rodzajów transportu. Uzupełnieniem oferty DB Schenker Logistics jest transport oceaniczny i lotniczy* – podkreśla Norbert Pająk.

Firmy, chcąc sprostać wysokim wymaganiom, inwestują w najnowocześniejszy sprzęt, również bezpieczny dla środowiska. W TPG Trans Polonia Group rok 2014 był kolejnym rokiem poważnych inwestycji w nowoczesne jednostki transportowe, które dedykowane były do przewozu ciekłej chemii. Koszt zakupu nowych ciągników oraz cystern wyniósł ponad 12 mln zł. W trosce o środowisko TPG wybrała najnowocześniejsze modele z normą Euro 6.

Przy przewozach tak wymagających jak przewozy chemii przede wszystkim należy przestrzegać wymogów wynikających z konwencji ADR oraz procedur ISO i SQAS.

Ograniczony dostęp do rynku

Adriana Bosiacka nie jest odosobniona w opinii, że obowiązek spełnienia restrykcyjnych norm prawnych oraz rynkowych wymogów skutecznie ogranicza dostęp do rynku chemicznego firmom, które nie posiadają odpowiednich kompetencji. Dodatkowo oferta musi być „uszyta na miarę”, dopasowana do indywidualnych potrzeb klienta. Liczy się nie tylko terminowość odbiorów i dostaw czy utrzymanie jakości produktu w trakcie wykonywania przewozu, ale również odpowiednia opieka i kompetencje spedytorów oraz kierowców, którzy będą w stanie szybko rozwiązać ewentualne problemy. – *Dziś liczy się również pozycja rynkowa operatora logistycznego oraz jego baza flotowa bogata w wysoce wyspecjalizowane jednostki transportowe pozwalające na dużą elastyczność usług i natychmiastową reakcję w przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów podczas wykonywania transportu* – wylicza Adriana Bosiacka.

Co więcej, niektóre produkty wymagają utrzymywania temperatury w czasie transportu, a więc trzeba je grzać lub utrzymać temperaturę produktu. – *Zdarza się, że klienci życzą sobie integracji systemu informatycznego/lokalizacyjnego z systemem klienta. To ostatnie rozwiązanie pozwala na śledzenie transportu i daje klien-*

towi bardzo dokładną informację o pozycji towaru, którego oczekuje, a także pozwala ocenić z dużą dokładnością kiedy towar ten zostanie dostarczony – komentuje Adriana Bosiacka.

Zagrożenia mogą pojawić się na każdym etapie transportu. W trakcie załadun-

ku czy rozładunku może nastąpić wyciek produktu z instalacji. Wtedy, w przypadku substancji żrących, trujących lub łatwopalnych może dojść do poparzeń, zatruc lub nawet eksplozji.

Aby uniknąć zagrożeń

W branży chemicznej stosuje się niezbędne środki ochrony osobistej tj. kompletny ubiór ochronny wraz z przyłbicą oraz apteczkę pierwszej pomocy. Konieczne są również środki ochrony indywidualnej takie jak aparat z wodą do płukania oczu,



systemy do zarządzania dystrybucją paliw i gazu



Pomieszczenia, aparatura, środki transportu, zbiorniki i opakowania, w których są przechowywane, muszą być dostosowane do rodzaju znajdujących się w nich substancji, a także posiadać odpowiednie oznakowanie

**LOMO
SOFT** | **LOGISTIK
MANAGEMENT
ORGANISATION**

LomoSoft GmbH, Obere Grenzstraße 74, 63071 Offenbach, Niemcy
Kontakt: Wouter.Barmentloo@Lomosoft.de, +48 603961844

www.lomosoft.de



Fot. Seifert

Do każdego z typów ładunku potrzebny jest specjalny rodzaj pojazdu, odpowiadający zarówno określonym regulacjom prawno-formalnym, jak i wymaganiom przewożonego surowca czy produktu

okulary, rękawice czy obuwie oraz wyposażenie niezbędne do wykonania czynności dodatkowych lub specjalnych, określonych w specjalnych instrukcjach. Dodatkowo każdy produkt posiada kartę charakterystyki, która opisuje jego cechy i sposoby postępowania w razie wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

Chcąc outsourcingować obsługę logistyczną usługobiorca powinien zweryfikować doświadczenie i referencje firm, spośród których chce wyłonić swojego kooperanta. We współpracy z branżą chemiczną istotą jest poziom serwisu świadczonego przez operatora zewnętrznego, a drugorzędną sprawą jest cena usługi.



Specyfika i ryzyko związane z przewozem materiałów niebezpiecznych sprawiają, że tego trudnego zadania mogą podjąć się jedynie dobrze przygotowane firmy z wieloletnim doświadczeniem

Niezbędny jest restrykcyjny nadzór na każdym etapie procesu logistycznego oraz pełna kontrola jakości zarówno procesów logistycznych jak i jednostek transportowych czy sprzętu roboczego, kwalifikowanego do tego typu transportu.

Również niebezpieczne może okazać się niedostosowanie się osób biorących udział w czynnościach załadunkowych czy rozładunkowych do zasad BHP i zachowania bezpieczeństwa. Palenie tytoniu może spowodować zapalenie się oparów co może doprowadzić do eksplozji. Nie odprowadzenie oparów nagromadzonych w cysternie przez węzownicę również może doprowadzić do katastrofy. Nawet w trakcie mycia cystern po rozładunku użycie nieprawidłowych detergentów może spowodować zanieczyszczenie produktu ładowanego bezpośrednio po myciu.

Przy przewozach tak wymagających jak przewozy chemii przede wszystkim należy przestrzegać wymogów wynikających z Umowy Europejskiej ADR oraz procedur ISO i SQAS, wszelkich procedur, przepisów celnych, a przede wszystkim

symbolem potwierdzającym jakość i bezpieczeństwo – podsumowuje dyrektor operacyjny w TPG Trans Polonia Group.

Outsourcing dobrze widziany

Andrzej Kolosowski z AstrA Polska uważa, że – dynamicznie rozwijający się rynek chemiczny stwarza nowe możliwości rozwoju dla firm logistycznych, ale jednocześnie systematycznie nakłada na nie kolejne, coraz to wyższe, wymagania w zakresie standardów zachowania bezpieczeństwa. Konkrecy chemiczne wysoko stawiają poprzeczkę dla podwykonawców i szybko weryfikują ich doświadczenie oraz umiejętność. Fundamentem udanej współpracy jest dziś nie tylko umiejętność organizacji przewozu towaru między dwoma punktami, ale zapewnienie klientowi oferty idealnie dostosowanej do jego potrzeb.

Dlatego warto współpracować z operatorem logistycznym na zasadach outsourcingu, gdyż, jak tłumaczy Piotr Wilczkowiak, ogranicza to konieczność tworzenia rozbudowanych pionów logistycznych w strukturach zakładów produkcyjnych i zatrudniania specjalistów branży TSL. – Pozwala przenieść odpowiedzialność za nadzór nad łańcuchem logistycznym na firmę zewnętrzną. Jednak chcąc outsourcingować obsługę logistyczną usługobiorca powinien zweryfikować doświadczenie i referencje firm, spośród których chce wyłonić swojego kooperanta. We współpracy z branżą chemiczną istotą jest poziom serwisu świadczonego przez operatora zewnętrznego, a drugorzędną sprawą jest cena usługi – podkreśla.

Norbert Pająk z DB Schenker Logistics dodaje – Warto zdecydować się na outsourcing usług logistycznych, bo dzięki temu firma może się skupić na swojej podstawowej działalności. Zlecając zadania doświadczonemu operatorowi logistycznemu, klient może być pewny, że wzrośnie jego efektywność w obszarze logistyki – ładunki będą dostarczone do każdej destynacji na świecie, w najkrótszym możliwym czasie. A wszystko to wiąże się jeszcze z optymalizacją kosztów po stronie klienta. ◀

Elżbieta Haber

spełniać najwyższe wymagania techniczne. – Jest to bardzo istotne w przewozie chemii płynnej, również z uwagi na fakt, że ze względu na swoje właściwości istotną część produkcji musi być przewożona w odpowiedniej temperaturze – przestrzega Adriana Bosiacka.

Niezwykle istotne jest ciągle podnoszenie kwalifikacji kadry oraz kierowców. Niezbędny jest restrykcyjny nadzór na każdym etapie procesu logistycznego oraz pełna kontrola jakości zarówno procesów logistycznych jak i jednostek transportowych czy sprzętu roboczego kwalifikowanego do tego typu transportu. – Dlatego też „pomarańczowy romb” na środku jednostki transportowej nie powinien kojarzyć się z niebezpiecznym materiałem, ale z odpowiedzialnym transportem, ponieważ jest

LomoSoft – firma zarządzająca dystrybucją paliw i gazu

Przez ostatnie 25 lat firma LomoSoft GmbH budowała doświadczenie w dziedzinie optymalizacji logistyki i transportu materiałów masowych dla przemysłu naftowo-gazowego. Swoje działania koncentruje na kompleksowych, wysoce zaawansowanych rozwiązaniach IT.

Wtórna dystrybucja paliw i gazu jest złożoną i kosztowną operacją. Bez kompleksowego rozwiązania trudno jest zoptymalizować tę operację i osiągnąć obniżenie kosztów – tak ważne w dzisiejszych czasach. Dzięki zaawansowanym rozwiązaniom IT, zarówno spółki przemysłu naftowo-gazowego jak i przewoźnicy w tym przemyśle mogą zoptymalizować procesy transportu materiałów masowych – mówi Wouter Barmentloo dyrektor ds. rozwoju Lomosoft GmbH.

Oferta firmy składa się z dwóch zasadniczych elementów:

- ▶ kompleksowego oprogramowania do planowania przewozów cysternami (WinDMS);
- ▶ wysoce zaawansowanej technologii komputerów pokładowych w samochodach ciężarowych (OilPac)

Te dwa komponenty łącznie tworzą unikalne kompleksowe rozwiązanie dla dystrybucji wtórnej w przemyśle naftowo-gazowym. – *To jedyne takie rozwiązanie w Europie, z którego korzystają już wiodące firmy paliwowe. W Polsce trzech z czterech największych dystrybutorów paliwa już dzi-*

siaj pracuje na naszym oprogramowaniu WinDMS – komentuje Wouter Barmentloo.

System WIN DMS stworzony pod potrzeby klienta

WinDMS jest autorskim rozwiązaniem Lomosoft, pozwalającym optymalnie planować dystrybucję wtórną paliw i gazu. Ten program dyspozytorski rozwiązuje

luowały od podstawowych funkcji planistycznych do kompleksowych nowatorskich rozwiązań dla zarządzania łańcuchem dostaw materiałów niebezpiecznych. Współpracując od lat z wieloma renomowanymi i wiodącymi w przemyśle klientami mogliśmy uwzględnić kluczowe wymagania przemysłu i stale ulepszać obsługę ich specjalistycznych potrzeb – dodaje Wouter Barmentloo.

WinDMS i OilPac to dwie komponenty, które łącznie tworzą unikalne kompleksowe rozwiązanie dla dystrybucji wtórnej w przemyśle naftowo-gazowym

szereg problemów planistycznych. Historycznie opracowany został na bazie produktu podstawowego, który w zależności od potrzeb klientów, uzupełniony jest o dedykowane rozwiązania uwzględniające specyfikę biznesu klientów.

– *Rozwój oprogramowania Lomosoft następuje zgodnie ze specyfiką wymagań pod stronę klienta. Nasze rozwiązania ewo-*

OilPac – pokładowy, mobilny system zarządzania

Każdy pojazd wyposażony jest w mobilny system OilPac, dzięki któremu kierowca dostaje dyspozycje do załadunku i rozładunku cysterny. To wygodne rozwiązanie może ograniczać nawet do zera dokumentację papierową i zapewnić pełną kontrolę nad procesem dystrybucji paliwa lub gazu. Rozwiązania dotyczące mobilnego sprzętu i oprogramowania komputera pokładowego OilPac w ostatniej dekadzie były rozwijane zgodnie z potrzebami przemysłu. Wykorzystując najnowocześniejszą technologię, rozwiązanie „On Truck Computer” Lomosoft zapewnia funkcjonalność w czasie rzeczywistym procesów dostaw oraz śledzenia wnętrza i załadunku pojazdów; możliwości zgodne z wysokimi wymaganiami głównych spółek naftowych oraz przewoźników. – *Już dzisiaj wiemy, że inwestycja w rozwój kompleksowych systemów zarządzania dystrybucją paliw i gazu daje naszym klientom nie tylko zmniejszenie kosztów, ale przede wszystkim pełną transparentność i kontrolę w procesie dostaw – podsumowuje Wouter Barmentloo.*

LOMO
SOFT | LOGISTIK
& MANAGEMENT
ORGANISATION
www.lomosoft.de



System WinDMS to:

- ▶ ułatwienie planowania dla floty cystern,
- ▶ zarządzanie ładunkiem cystern na poziomie komory,
- ▶ generowanie zamówień (VMI – zarządzanie zapasami przez dostawcę),
- ▶ uzupełnianie stacji paliw według zapasów zbiorników (VMI),
- ▶ śledzenie pojazdów przez GPS,
- ▶ połączenie ze stacją paliw (pomiar zawartości w zbiornikach),
- ▶ bezproblemowa integracja z komputerem pokładowym,
- ▶ powiadamianie klientów o dostawach poprzez SMS lub e-mail,
- ▶ monitorowanie opłat drogowych,
- ▶ obsługa wielojęzyczna, w tym po polsku,
- ▶ zintegrowany moduł raportów i analiz.

▶ Więcej szczegółów na www.lomosoft.de

Niezbędne przy transporcie ponadgabarytów

Na bazie doświadczeń można opisać studium przypadku, w którym firma ESA Logistika podejmowała się analizy transportów multimodalnych dla nadkrytycznych, zintegrowanych elementów turbosespołu oraz projektowania układu dróg dojazdowych na placu budowy

Wraz z rozwojem gospodarki w naszym regionie, co w Polsce widać przede wszystkim dzięki realizacji wielkich projektów infrastrukturalnych czy energetycznych, mamy coraz więcej ładunków. A one, ze względu na swe rozmiary, ciężar lub specyfikę przewozu, wymagają indywidualnych rozwiązań transportowych.

W wiadomo, niemal każda większa inwestycja wiąże się z koniecznością transportu elementów o gabarytach znacznie przekraczających dopuszczalne normy. Ten typ transportu ma w Polsce długą historię, a wieloletnie doświadczenie zdobyło na tym polu 20-30 przewoźników, którzy obecnie są specjalistami w tej dziedzinie.

Ten specyficzny rodzaj działalności wymaga stosowania indywidualnych rozwiązań, a tylko właściwa synchronizacja procesu przygotowania i realizacji transportu umożliwi osiągnięcie sukcesu jakim jest terminowe dostarczenie ładunku do odbiorcy. Planowanie realizacji jednej przesyłki w polskich warunkach może trwać kilkanaście tygodni. To dlatego, że niezbędne jest uzyskanie odpowiedniego zezwolenia, selekcja pojazdów do przewozów ładunków ponadgabarytowych czy uzgodnienie z osobami zarządzającymi terenami, po których ma przebiegać transport.

Jednak postępująca globalizacja, której przejawem jest nie tylko dynamiczny wzrost przeladunków w portach w Gdyni i Gdańsku, ale także wzrost zaangażowania w polskie projekty inwestycyjne międzynarodowych koncernów produkcyjnych czy energetycznych, wymaga zastosowania bardziej kompleksowego podejścia do transportów. Aby spełnić oczekiwania

klientów w zakresie nie tylko terminowości, ale przede wszystkim jakości i bezpieczeństwa transportu, konieczne jest wypracowanie zupełnie nowego, projektowego podejścia do zagadnienia ponadgabarytów.

Klucz do sukcesu – dedykowany zespół

Doświadczenie ESA Logistika jako operatora logistycznego, pozyskane zwłaszcza w ciągu ostatnich dwóch lat we współpracy z japońskim koncernem odpowiedzialnym za budowę polskiej elektrowni, wskazuje iż

nadnormatywanego w tak szerokim spektrum wymaga oczywiście odpowiednio dłuższych przygotowań, które w przypadku naszego ostatniego projektu trwały blisko półtora roku i wymagały zaangażowania międzynarodowego zespołu ekspertów w ramach Hitachi Transport System. Niemniej jednak efekt takich działań z pewnością jest warty zaangażowanych w nie środków. W ramach wspomnianego projektu do tej pory udało nam się już przewieźć 90 ładunków o łącznej wadze 2750 ton, a wysoka jakość stała się decydującym czynnikiem dalszej współpracy z klientem.

Aby spełnić oczekiwania klientów w zakresie nie tylko terminowości, ale przede wszystkim jakości i bezpieczeństwa transportu, konieczne jest wypracowanie zupełnie nowego, projektowego podejścia do zagadnienia ponadgabarytów.

kluczem do sukcesu jest stworzenie dedykowanego zespołu projektowego, który w sposób systemowy będzie w stanie opracować całość zagadnień związanych z transportem, tworząc analizy ryzyk nie tylko w zakresie odpowiedzialności jaka jest przekazana naszej firmie. Postrzeganie transportu po-

Wysokie wymagania bezpieczeństwa, a także wysokie ceny urządzeń wyprodukowanych na potrzeby projektów energetyczno-budowlanych obowiązywały ESA Logistika, jako operatora logistycznego, do włączenia się w procesy decyzyjne we wszystkich fazach realizacji projektu, niezwiązanych

nawet z fizyczną realizacją transportów ponadgabarytowych. Oddziaływanie aspektów logistycznych znacząco wpłynęło na decyzje podejmowane w sferach:

- ▶ **projektowania/inżynierii technologicznej** – uwarunkowania logistyczne kształtowały w znaczący sposób specyfikację produktów technologicznych (wraz z procesami instalacyjnymi). To dlatego, że ograniczenia fizyczne podczas transportu determinują kształt produktu, jego wymiary, ciężar oraz dedykowane opakowanie, czy podpory zapewniające jego stabilność podczas prac transportowo-manipulacyjnych;
- ▶ **placu budowy/konstrukcji bloku energetycznego** – aspekty logistyczne wpłynęły również na liczbę koniecznych prac demontażowych oraz montażowych na placu budowy.

Plan całościowy

Na bazie doświadczeń można opisać studium przypadku, w którym firma ESA Logistika podejmowała się analizy transportów multimodalnych dla nadkrytycznych, zintegrowanych elementów turbosespołu oraz projektowania układu dróg dojazdowych na placu budowy. Opracowa-

nie szczegółowego planu transportowego projektu realizacji dostaw inwestycyjnych wymagało wykonania szeregu czasochłonnych analiz tras, ekspertyz mostowych i drogowych, analizy danych hydrologicznych dla transportu śródlądowego przy równoczesnym sprawdzeniu infrastruktury portów morskich i rzecznych, nabrzeży rozładunkowych, dróg dojazdowych do portu oraz ich połączeń z infrastrukturą drogową i kolejową. Celem tych działań było zagwarantowanie dużego bezpieczeństwa oraz najlepszej lokalizacji na wykonywanie bardzo skomplikowanych prac manipulacyjnych.

Standardami stosowanymi przez nasz zespół w fazie przygotowań do realizacji transportów ponadgabarytowych jest opracowanie całościowego planu realizacji danej dostawy, zawierającego:

- a) plan załadunku i mocowania elementu na naczepie, statku lub wagonie kolejowym;
- b) dokumentację techniczną, potwierdzającą kwalifikacje pracowników oraz stan urządzeń transportowych, dedykowanych dla realizacji transportu czy operacji przeładunkowych;
- c) strukturę komunikacyjną dla realizacji dostawy;
- d) opis metodologii prac;



Transport elementów o gabarytach znacznie przekraczających dopuszczalne normy wymaga stosowania indywidualnych rozwiązań, a tylko właściwa synchronizacja procesu przygotowania i realizacji transportu umożliwia osiągnięcie sukcesu jakim jest terminowe dostarczenie ładunku do odbiorcy

właściwej komunikacji, dziennego raportowania pomiędzy częścią struktury organizacyjnej realizującej fizyczną usługę transportu a częścią struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za koordynację dostaw w miejscu finalnego rozładunku.

Konieczne w zarządzaniu ryzykiem

Powyższe standardy stosowane przez grupę Hitachi Transport System stanowią jeden z fundamentów projektowego zarządzania ryzykiem, które mają na celu odpowiednią identyfikację potencjalnych czynników ryzyka, kwantyfikację czynników ryzyka, analizę możliwości zmniejszenia negatywnego wpływu zaistniałego ryzyka oraz wdrożenie przygotowanej strategii zarządzania ryzykiem dla realizacji wielkogabarytowych dostaw inwestycyjnych.

Przy aktualnej ilości inwestycji i ich złożoności z punktu widzenia dostaw ponadgabarytowych tylko takie podejście gwarantuje realizację głównych celów zarówno klienta jak i operatora logistycznego tzn.

- 1) zachowanie największego bezpieczeństwa w realizacji dostaw;
- 2) zachowanie terminowości dostaw dla wszystkich elementów;
- 3) optymalizację kosztów logistycznych.

To stanowi jednocześnie drogę do uzyskania we wzajemnej relacji klient-operator sytuacji WIN-WIN a zatem zwiększenia przewagi konkurencyjnej i budowania owocnej relacji w przyszłości. ◀

Damian Popek,
Project Cargo Coordinator,
ESA Logistika, Hitachi
Transport System

Doświadczenie ESA Logistika wskazuje, iż kluczem do sukcesu jest stworzenie dedykowanego zespołu projektowego, który w sposób systemowy będzie w stanie opracować całość zagadnień związanych z transportem.



Wysokie wymagania bezpieczeństwa, a także wysokie ceny urządzeń wyprodukowanych na potrzeby projektów energetycznych-budowlanych obciążały ESA Logistika jako operatora logistycznego, do włączenia się w procesy decyzyjne we wszystkich fazach realizacji projektu

- e) ocenę ryzyka zidentyfikowanych zagrożeń wraz z wykazem środków kontroli do wprowadzenia.

Istotnym elementem jest także ustanowienie odpowiedniej struktury komunikacji dla zapewnienia właściwej kontroli bezpieczeństwa realizacji dostawy elementów ponadgabarytowych. Najważniejszym zadaniem struktury komunikacyjnej jest zagwarantowanie właściwego przepływu informacji w przypadku jakichkolwiek zagrożeń związanych z wypadkami drogowymi, opóźnieniami, czy uszkodzeniami w transporcie. Dla każdej realizowanej operacji załadunkowej lub przeładunkowej oraz dla każdego realizowanego transportu, ESA Logistika zapewnia udział wykwalifikowanego nadzorca, który dba o gwarancję właściwej kontroli procesu transportowego oraz działań podwykonawców realizujących usługę przewozu elementów ponadgabarytowych. Udział nadzorca operacji ma na celu również dbałość o poprawność

20 lat na rynku FM Logistic Polska

Już tyle lat ten operator logistyczny o francuskich korzeniach działa w naszym kraju. W czerwcu firma obchodziła jubileusz 20-lecia funkcjonowania w Polsce. Do rozwoju logistyki, która obecnie jest jedną z wiodących gałęzi polskiej gospodarki, przyczyniła się również spółka FM Logistic, chociażby z tego względu, że często była pionierem we wdrażaniu rozwiązań wyprzedzających potrzeby naszego rynku.

Inwestycje operatora zwykle dawały początek wielkim zagłębiom logistycznym, przyczyniając się do wzrostu atrakcyjności dla innych firm działających w tych lokalizacji, czego przykładem jest Mszczonów, Błonie i Olszowa. Strategia rozwoju oparta na tworzeniu optymalnych rozwiązań w zakresie usprawniania łańcuchów dostaw zaowocowała długoterminowymi kontraktami z wieloma klientami.

FM Logistic firmie, która obecnie zatrudnia 3 tys. osób, to także jeden z największych pracodawców w branży TSL w Polsce, o obrotach na poziomie 855 mln zł, dysponującym 800 tys. m² powierzchni magazynowej i biurowej.

Blisko 50 lat temu

Firma FM Logistic powstała w 1967 r., gdy bracia Claude i Edmond Faure wraz ze swoim przyjacielem Jean-Marie Mchet założyli na wschodzie Francji firmę trans-

W 2008 r. zbudowana została platforma w Olszowej, która uzupełnia ofertę operatora. Platforma budowana zgodnie z najnowszymi technologicznymi wymogami służy klientom z branży FMCG. Została pierwszą i jedyką platformą w Polsce certyfikowaną na poziomie „A”

portową Faure & Mchet. W roku 1998 zmieniła ona nazwę na FM Logistic.

Po kilkudziesięciu latach prężnej działalności i rozwoju spółki FM Logistic, jej założyciele otrzymali od firmy Mars propozycję współpracy w zakresie magazynowania (wówczas nie funkcjonowało jeszcze

nowacji usługi *co-packingowe* – pakowania i przepakowywania, zwane także „usługami w zakresie wartości dodanej”. Podobnie było z wprowadzonym do oferty firmy *co-manufacturingiem*, polegającym na montażu towarów z części przesyłanych od różnych producentów dokładnie na kon-

FM Logistic, która obecnie zatrudnia 3 tys. osób, to jeden z największych pracodawców w branży TSL w Polsce, o obrotach na poziomie 855 mln zł, dysponującym 800 tys. m² powierzchni magazynowej.

pojęcie logistyki), które w tamtym czasie stanowiło całkowicie nowy sektor działalności. Krok po kroku, początkowo niewielka firma zaczęła rozwijać tę dziedzinę swojej aktywności. Wraz z rozwojem outsourcingu usług logistycznych zdobywała doświadczenie, wprowadzając na rynek nowe usługi. Uznanie rynku szybko zdobyły wdrożone w 1987 r. na zasadzie in-

kretnie zamówienia klienta. Te wysoce wyspecjalizowane usługi kolejno obejmowały nowe obszary geograficzne, dzięki czemu operator mógł sukcesywnie dodawać do listy swoich klientów nowe firmy, które mu zaufały.



Unikalna pozycja FM Logistic w Centralnej Europie – posiadanie jednego lub kilku centrów dystrybucyjnych w każdym regionie, spowodowało, że jest w stanie zaproponować swoim klientom organizację międzygraniczną.

Bardzo ważnym etapem w rozwoju spółki było otwarcie w 1994 r. pierwszego oddziału poza granicami Francji. W opinii FM Logistic to rynek Europy Środkowo-Wschodniej charakteryzował się dużym potencjałem i w związku z tym firma podjęła decyzję o otwarciu swoich placówek zagranicznych właśnie w tym rejonie (w Rosji w 1994 r., w Polsce w 1995 r., w Republice Czeskiej w 1996 r. i na Ukrainie w 1997 r.). Podjęte we właściwym czasie i wyprzedzające działania konkurencji decyzje o inwestycjach, jak również umiejętność adaptacji kultury organizacji do specyfiki i potrzeb danego kraju, spowodowały szybki wzrost firmy, która stała się jednym ze znaczących operatorów logistycznych na tych rynkach.

Aktualnie FM Logistic jest obecne w: Chinach, Republice Czeskiej, Francji, na Węgrzech, we Włoszech, Polsce, Rumunii, Rosji, Słowacji, Hiszpanii i na Ukrainie. Firma zaczęła również działać na kontynencie południowoamerykańskim w Brazylii, a w Bułgarii od transportu międzynarodowego. W Niemczech uruchamia biuro, co powinno pociągnąć tam dalszy rozwój.

Polska historia

Działalność FM Logistic w Polsce rozpoczęła się od budowy platformy w Mszczonowie (1995 r.), gdzie do dzisiaj mieści się główne biuro firmy. Platforma ta otrzymała certyfikat „Excellent” nadany przez AIB. W 2000 r. miało miejsce otwarcie dwóch kolejnych inwestycji – platformy w Jarostach i Tomaszowie Mazowieckim. Centrum Dystrybucyjne FM Logistic w Jarostach dedykowane klientowi IKEA przez ostatnie lata zajmuje czołowe miejsca na świecie w rankingu efektywności i jakości IKEA. Platforma w Tomaszowie Mazowieckim zarządzana przez FM Logistic dla Carrefour była pierwszym i jedynym Centrum Dystrybucyjnym w Polsce, które otrzymało certyfikat „Guaranteed Delivery”. W 2001 r. operator rozszerzył swoją działalność w regionie województwa łódzkiego (powiat piotrkowski) uruchamiając operację w Wolborzu do obsługi sieci Auchan. Rok 2005 to data, kiedy operator przejął międzynarodowe oddziały firmy Premium

Logistics. Fuzja oznaczała wzrost planowanego obrotu FM Logistic, wzrost zatrudnienia o blisko 1000 osób (w tym 500 osób w samej Polsce) i zwiększenie zasięgu geograficznego działania firmy na terenach



Świadectwem tego, że FM Logistic świadczy usługi na najwyższym poziomie, jest przyznanie w maju nagrody „TESCO European Grocery Haulier Of The Year 2015”

Polski, Hiszpanii, Włoch i Węgier. W Chorzowie swoją aktywność FM Logistic rozpoczęło w 2006 r., a w 2007 – w Błoniu koło Warszawy. Platforma w Błoniu dzisiaj ma powierzchnię 25 tysięcy m² (może być

przynosi klientom do dziś realne korzyści. – Posiadanie jednego lub kilku centrów dystrybucyjnych w każdym regionie Centralnej Europy, spowodowało, że FM Logistic jest w stanie zaproponować swoim klientom organizację międzygraniczną. W 2008 r. zbudowana została platforma w Olszowej, która uzupełnia ofertę operatora. Cała powierzchnia tej inwestycji objęta została certyfikacją BRC (British Retail Consortium). Platforma budowana zgodnie z najnowszymi technologicznymi wymogami służy klientom z branży FMCG. Została pierwszą i jedyną platformą w Polsce certyfikowaną na po-

ziomie „A”. Wysoce przemyślana strategia wdrażania usług przez operatora wpłynęła na szybki rozwój FM Logistic i doprowadziła do dalszej rozbudowy już istniejących platform, np. w Jarostach (Piotrków

Operator dysponuje profesjonalnie przygotowaną flotą 2000 pojazdów dedykowaną potrzebom poszczególnych klientów i 400 własnych naczep.

rozbudowywane aż do 100 tys. m² z bezpośrednim dostępem z każdej strony). Zgodnie z zamiarem FM Logistic platforma w Błoniu jest wyspecjalizowana w produktach farmaceutycznych i kosmetycznych, a platforma w Mszczonowie w artykułach spożywczych.

Swoją przewagę konkurencyjną FM Logistic zbudowało m.in. dzięki koncepcji platform *multi-klienckich*. Zabieg ten ułatwił FM Logistic stworzenie efektu synergii przy realizacji usług takich jak *handling*, dystrybucja i składowanie, co

Trybunalski, 170 tys. m² po rozbudowie), jak również do otwarcia nowego centrum logistycznego w Woli Bykowskiej (Piotrków Trybunalski, 35 tys. m²) w styczniu 2010 r.

Wyjście poza Europę

W 2013 r. grupa FM Logistic kupiła rosyjski oddział firmy UNIVEG oraz brazylijski oddział firmy McLane Company Inc. rozpoczynając tym samym działalność na rynku brazylijskim. Zakup firmy UNIVEG



Działalność FM Logistic w Polsce rozpoczęła się od budowy platformy w Mszczonowie (1995 r.), gdzie do dzisiaj mieści się główne biuro firmy

stał się początkiem rozwoju usług dla rynku *fresh* we wszystkich oddziałach firmy także w Polsce. W 2014 r. FM Logistic Polska podpisała umowę na realizację usług *fresh* z jedną z największych sieci Makro Cash & Carry. Rok 2014 to także otwarcie w Błoniu największego centrum dystrybucyjnego dedykowanego sektorowi *health care* w Europie Centralnej.

W ostatnich latach intensyfikowane są działania proekologiczne. Rok 2013 związany jest nie tylko z powrotem FM Logistic do obsługi drobnicowej, ale też z przystąpieniem do inicjatywy Green Freight Europe. Jest ona odpowiedzialna za wdrożenie systemu norm europejskich służących do obliczania, zbierania, analizowania i monitorowania danych na temat emisji CO₂ transportu towarowego. Jej celem jest poprawa ekologiczności transportu towarowego w Europie.

Dobre rokowania na przyszłość

Dzisiaj FM Logistic w Polsce to dziewięć centrów logistycznych funkcjonujących na



W 2013 r. FM Logistic przystąpiło do inicjatywy Green Freight Europe. Jej celem jest poprawa ekologiczności transportu towarowego w Europie

terenie miejscowości: Mszczonów, Błonie, Parzniew, Tomaszów Mazowiecki, Wólborz, Wola Bykowska, Jarosty, Chorzów i Olszowa. Łączna powierzchnia magazynowa i produkcyjna oddana do dyspozycji klientów to ponad 550 tys. m². Operator dysponuje profesjonalnie przygotowaną flotą 2000 pojazdów dedykowaną potrzebom poszczególnych klientów i 400 własnych nacze. Przy realizacji usług korzysta z najnowocześniejszych nacze *multi-temperaturowych* i pojazdów o podwyższonej

także wzmacniać swoje kompetencje, jako doradcy i partnera biznesowego, współpracując z naszymi klientami w zakresie optymalizacji łańcuchów dostaw. Mamy nadzieję, że następne 5 lat przyniesie FM kolejne stabilne wzrosty oraz upragnioną pozycję lidera. Naszą ambicją jest stać się firmą pierwszego wyboru dla klientów – powiedział na uroczystości podsumowującej dwie dekady działalności FM w Polsce Piotr Sukiennik, dyrektor generalny FM Logistic w Polsce.

Przy realizacji usług FM Logistic korzysta z najnowocześniejszych nacze multi-temperaturowych i pojazdów o podwyższonej pojemności typu *long-max*.

pojemności typu *long-max*. W minionym roku budżetowym firma zainwestowała w 110 nacze izotonicznych oraz chłodniczych i chce ten trend utrzymać w latach następujących.

Jeśli chodzi o obsługę różnego rodzaju branż przez FM Logistic w Polsce, to aż 30% stanowi retail (klienci to m.in. Carrefour, Makro, IKEA i Auchan), 29% to branża spożywcza (Wedel, Ferrero, Barilla), 23% – *industrial & electronic* (Michellin i Technicolor), 12% – HPC (GSK, Colgate - Palmolive, Johnson&Johnson), 4% – *healthcare* (Sandoz, Sanofi, Orionpharma), a 2% – *luxury & cosmetics* (np. Coty, Kosmepol). We wszystkich działach przy-

Tu warto zaznaczyć, że w roku podatkowym kończącym się 31 marca 2015 r. firma wygenerowała obrót w wysokości 855 mln. W obecnym okresie rozliczeniowym, który będzie zamknięty w marcu 2016 r., planuje osiągnąć obrót w wysokości 924 mln zł, co oznaczałoby 8-procentowy wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem. A w związku z tym, że prognozy mówią, że w 2020 r. Polska będzie głównym hubem europejskim, FM Logistic chce to wykorzystać, co ułatwić ma m.in. otwarcie na przełomie 2017-2018 r. nowej platformy logistycznej w okolicach Katowic. Spółka stawia też na kolejne innowacje, takie jak

W roku podatkowym kończącym się 31 marca 2015 r. firma wygenerowała obrót w wysokości 855 mln. W obecnym okresie rozliczeniowym, który będzie zamknięty w marcu 2016 r., planuje osiągnąć obrót w wysokości 924 mln zł.

bywa nowych klientów, w ostatnim roku byli to m.in. Piotr i Paweł, Coca-Cola, Jeronimo Martins, i HJ Heinz Polska.

– Dwie dekady to dobry moment by na chwilę spojrzeć wstecz. To co widzę napawa mnie dumą i nadzieją na przyszłość, bo rzeczywiście ostatnie 20 lat w FM Logistic to czas stałego, stabilnego rozwoju. Nawet w czasie, gdy Polskę dotknęło spowolnienie gospodarcze wynikające z kryzysu ogólnoswiatowego w 2008 r., udało się nam zachować zyskowność. W tym czasie średnio osiągnęliśmy wzrost na poziomie 21,2%. Przez następne lata w FM Logistic stawiamy na doskonalenie usług dla branż retail, FMCG, *fresh*, *healthcare* i *e-commerce*. Zamierzamy

wózki automatyczne *robot packing*, niewymagające obsługi operatora, a także na rozwój kultury *lean* i wprowadzanie rozwiązań wspierających środowisko, takich jak np. samochody elektryczne i z napędem LNG. Polityka ta ma prowadzić do zostania operatorem nr 1 w Polsce. A świadectwem tego, że FM Logistic świadczy usługi na najwyższym poziomie, jest przyznanie w maju nagrody „TESCO European Grocery Haulier Of The Year 2015”. To wyróżnienie, przyznawane cyklicznie przez sieć TESCO, na arenie międzynarodowej otrzymuje co roku najlepszy z najlepszych. ◀

Elżbieta Haber



member of  Hitachi Transport System Group

VALUE ADDED SERVICES ●

● DISTRIBUTION LOGISTICS

TRANSPORT SOLUTIONS ●

● WAREHOUSING

FMCG SALES ●

● INTEGRATED SOLUTIONS GREEN 3PL

OUTSOURCING SOLUTIONS ●



- efektywne świadczenie usług logistycznych najwyższej jakości
- szyte na miarę indywidualne rozwiązania logistyczne
- innowacje i ciągły rozwój technologii oraz procesów
- doświadczeni eksperci skupieni w dedykowanych zespołach projektowych
- świadczenie usług na całym świecie
- troska o środowisko



Lekkie palety INKA

Jak można zmniejszyć koszty opakowania i transportu dzięki optymalnej palecie? Całkiem zwyczajnie – stosując nową generację „lekkich” palet INKA, wykonanych z drewna prasowanego. Niska masa idzie w parze z wytrzymałością, która sięga 600 kg.

Firma INKA Paletten GmbH śledzi wymagania rynku, a co za tym idzie szybko reaguje na zainteresowanie i potrzeby klientów. W dziale rozwoju firmy powstała właśnie nowa generacja lekkich palet INKA, wykonanych z drewna prasowanego, o wymiarach 800×1200 mm, dostępnych w bardzo atrakcyjnej cenie.

Nowa paleta

Waży jedynie 9 kg i zapewnia ładowność do 600 kg (obciążenie statyczne nawet do 1800 kg). Odpowiada ona wszystkim logistycznym jak i międzynarodowym przepisom. Palety INKA są stosowane na całym świecie, zgodnie z normą ISPM 15 (International Standards of Phytosanitary Measures), w tym również w krajach unijnych, które tylko częściowo biorą udział w systemie wymiennym palet Euro, jak np. Włochy czy Szwajcaria.



Mała paleta 600×800 mm

Niewątpliwą korzyścią jest możliwość składowania palet INKA jedna na drugiej w przymie o wysokości 2 m, liczącej około 60 palet. Redukuje to w dostrzegalny sposób koszty transportu i powierzchni magazynowania przy przewozie i składowaniu pustych palet w porównaniu do palet drewnianych.

Mała paleta – 600×800 mm

Na dzisiejszym rynku palet coraz większe znaczenie zdobywają także tzw. półpalety. Firma Inka Paletten oferuje palety w formacie półwłokowym, wytwarzane z dreb-

Inka Paletten GmbH

- ▶ Jeden z największych europejskich producentów palet z siedzibą w Siegersbrunn koło Monachium (Niemcy).
- ▶ Firma wytwarza szeroką gamę palet w siedmiu standardowych rozmiarach, począwszy od formatu 400×600 aż do formatu CP3.
- ▶ Szeroka sieć handlowa, obejmująca 160 dystrybutorów w Europie oraz w innych krajach na świecie, dba o sprzedaż i zapewnia ciągłość dostaw palet.

Zastosowanie palet z drewna prasowanego przyczynia się również do znacznego zmniejszenia kosztów eksportu. Dla eksporterów wysyłających swój towar w kontenerach morskich firma oferuje ekonomiczne rozwiązania, pozwalające optymalnie wypełnić całą przestrzeń za-

W dziale rozwoju firmy powstała nowa generacja lekkich palet INKA, wykonanych z drewna prasowanego, o wymiarach 800×1200 mm.

na prasowanego, wytłaczanego pod ciśnieniem w wysokich temperaturach. Taka paleta zajmuje mniej miejsca podczas składowania niż standardowa paleta drewniana o tych samych wymiarach. Wystarczy nadmienić, że 120 palet ułożonych jedna na drugiej zajmuje 1/3 wysokości w porównaniu ze standardowymi formatami tej samej wielkości, a racjonalne i świadome wykorzystanie miejsca przy transporcie skutkuje dodatkowo redukcją emisji dwutlenku węgla, co jest korzystne dla środowiska.

Warto podkreślić, że ta mała paleta jest tańsza niż paleta drewniana tego samego formatu, tak więc korzyści finansowe, jakie odnoszą firmy używające palet INKA o wymiarach 600×800 są potrójne:

- ▶ niższa cena zakupu,
- ▶ przewozu ładunku
- ▶ i składowania palet.

ładunkową paletami w formacie kontenerowym: CP1 1000×1200 i CP3 1140×1140, CP5 760×760. ◀

FachPack 2015

Targi Fachpack – darmowe bilety

Serdecznie zapraszamy do odwiedzenia stoiska firmy Inka Paletten podczas targów Fachpack 2015, Norymberga 29 września – 1 października, Hala 7/Stoisko 633.

Jeśli chcą Państwo otrzymać darmowe bilety prosimy o kontakt drogą mailową: info@inka-paletten.com lub telefoniczną: 0049 8102-7742-0



50 palet INKA w formacie Euro ułożonych jedna na drugiej zajmuje 1/3 wysokości w porównaniu z drewnianymi paletami tej samej wielkości

GO! Life Science – przesyłka w kontrolowanej temperaturze

GO! Express & Logistics, odpowiadając na potrzeby klientów, udoskonala jedno ze swoich profesjonalnych rozwiązań. Jest to usługa GO! Life Science przeznaczona dla firm, które zajmują się biotechnologiami, badaniami i rozwojem leków oraz innymi dziedzinami w obrębie nauk przyrodniczych.

Serwis GO! Life Science dotyczy zarówno przesyłek krajowych jak i międzynarodowych, które wymagają stałej temperatury podczas transportu. Paczki mogą być przewożone w trzech różnych wariantach temperatur (GO! Dry Ice; GO! Cold Pack; GO! Ambient).

GO! Dry Ice jest dedykowana do transportu zamrożonych towarów (temperatura w zakresie od -78°C do -4°C). Zaletą tego unikalnego produktu jest to, że klienci nie muszą się martwić o materiały opakowaniowe, suchy lód a także odpowiednie zabezpieczenie pojazdu. – GO! zatroszczy się o zapakowanie przesyłki, jej oznakowanie, transport i terminową dostawę do miejsca przeznaczenia – mówi Michał Grotkowski, dyrektor zarządzający GO! Polska.

Firmy farmaceutyczne zainteresują się usługami GO! Cold Pack oraz GO! Ambient, które są dedykowane do transportu produktów w temperaturze $2-8^{\circ}\text{C}$ (GO! Cold Pack) bądź $15-25^{\circ}\text{C}$ (GO! Ambient). Specjalny system izotermicznych opakowań zapewnia zachowanie pożądanego zakresu temperatur aż do 120 godzin. Tego typu przewóz jest bardzo opłacalny dla klienta, gdyż przewożąc przesyłkę jako schłodzoną nie musi po-

nosić dodatkowych kosztów za wynajmowanie transportu chłodniczego. Kolejną zaletą pojemników proponowanych przez GO! Express jest także ich jednorazowość, co pozwala na znaczne obniżenie kosztów dostawy. Co więcej, ogólnosiwiatowa sieć GO! Express & Logistics ma

bogate doświadczenie w transporcie przesyłek mrożonych i chłodzonych dla wielu przedsiębiorstw, laboratoriów badawczych i ośrodków badawczych w dziedzinie Life Science, a więc jest w stanie zaoferować kompleksowe rozwiązania logistyczne. ◀

MM



LGI Logistics Group International

Made in Quality

CZY PRZYPOMINA WAM TO EFEKTYWNOŚĆ WASZEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW?

Jeśli nie działa transport, wówczas nic nie funkcjonuje tak jak powinno. Oddaj transport w sprawdzone ręce i śpij spokojnie!

Mamy dla Ciebie:

- Dostawy JiT / JiS
- Rozwiązania skrojone na potrzeby Twojego łańcucha dostaw
- Własny park samochodowy - 250 ciągników EuroVI, ponad 300 naczep typu plandeka - MEGA
- Doświadczoną, stałą kadre
- Obsługę 24/7
- Terminowość, elastyczność i niezawodność

LGI Polska Sp. z o.o. ul. Magazynowa 2, Bielany Wrocławskie 55-075 Kobierzyce
tel. 0048 664 050 752 e-mail: info-pl@lgi.de www.lgi.de



W polskich firmach produkcyjnych

Polska branża produkcyjna jest bardzo zróżnicowana, zarówno pod względem profilu, wielkości, zasięgu jak i specyfiki prowadzonej działalności, więc nie sposób mówić o jej jednorodnym wizerunku. Aby lepiej poznać temat, System TRANS.EU zapytał producentów, jak radzą sobie z organizacją transportu swoich towarów i co sprawia im największą trudność.

Celem badania było określenie specyfiki pracy i potrzeb firm z sektora produkcyjnego, co pozwoliłoby zweryfikować obszary problemowe i potrzeby edukacyjne branży, a także ułatwić polskim producentom współpracę z rzetelnymi firmami spedycyjnymi i transportowymi.

Transport własny lub zlecony fachowcom

Zdecydowana większość lokalnych firm produkcyjnych (73,3%) wykorzystuje do przewozu wytwarzanych towarów własne pojazdy. Jedynie 20% spośród nich wyraża zadowolenie ze stopnia wykorzystania swojej własnej floty i generowania z tego tytułu dochodów. Świadczy to o tym, że obszar transportu jest problemowy, wymaga analizy i zmian.

oprócz stałych zleceń transportowych dodatkowo wspiera się narzędziami ogłoszeniowymi, takimi jak giełdy transportowe. 1/3 producentów krajowych i międzynarodowych deklaruje, że miewa problemy z organizacją transportu np. w nagłych sytuacjach lub w okresach wysokiej liczby zamówień. Jest to w ich przypadku utrudnienie, pojawiające się sporadycznie lub często, zaś dla 5% z nich organizacja transportu to permanentny i uciążliwy problem.

Struktura i zakres działania

59,3%

Firmy działające na rynku międzynarodowym

10,5%

Firmy działające na rynku lokalnym do 100 km



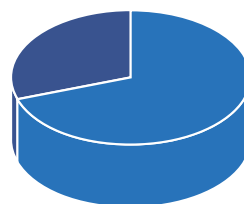
30,2%

Firmy działające na rynku krajowym

Źródło: System Trans.eu

Spośród przebadanych firm produkcyjnych aż 59,2% działa na skalę międzynarodową, 30,2% funkcjonuje na rynku krajowym, a tylko 10,5% – na lokalnym, w promieniu do 100 km od miejsca swojej siedziby. Natomiast spośród firm działających lokalnie, 15% deklaruje, że planuje rozwój i ekspansję w ciągu najbliższych kilku lat.

Czy zdarzały się problemy z organizacją transportu np. w związku ze zwiększoną liczbą zamówień od klientów?



73,3% Tak
26,7% Nie

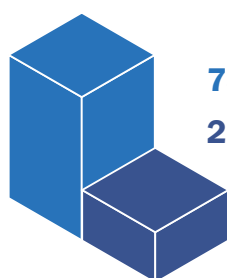
Źródło: System Trans.eu

Wśród producentów działających na skalę całego kraju lub międzynarodową, 46% ankietowanych posiada własną flotę do przewozu towarów. Tylko 1/3 z nich uważa, że pojazdy te w pełni zaspokajają ich potrzeby na przewóz towarów. W 40% firm posiadających własne pojazdy puste przebiegi zdarzają się bardzo często lub często, a u 60% – sporadycznie.

W tej grupie odsetek firm, stale współpracujących z przewoźnikami i spedytorami jest największy i wynosi 62%. Spośród ankietowanych 22% deklaruje, że

Przedsiębiorstwa nie posiadające własnej floty w 78% przypadków korzystają z usług spedycji lub firm transportowych. 22% dodatkowo wspiera się narzędziami ogłoszeniowymi, w tym giełdami transportowymi i jest to dokładnie taki sam odsetek jak w przypadku firm posiadających własną flotę aut. Także w tym wypadku podobnie wygląda odsetek firm mających sporadycznie lub często problemy z organizacją transportu, choć w pełni świadomych ponoszonych z tego tytułu kosztów.

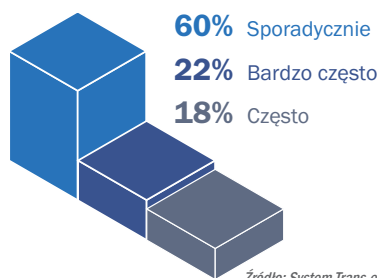
Wykorzystanie pojazdów własnych wśród firm lokalnych produkcyjnych



73,3% Tak
26,7% Nie

Źródło: System Trans.eu

Jak często zdarzają się puste przebiegi własnej floty



60% Sporadycznie
22% Bardzo często
18% Często

Źródło: System Trans.eu

Weryfikacja wiarygodności i bezpieczeństwa

W ankiecie zapytano również producentów w jaki sposób sprawdzają i dbają o bezpieczeństwo transportu zlecanego. Wyniki w tym zakresie nie są optymistyczne. Tylko 27,5% badanych przedsiębiorców korzysta z narzędzi pozwalających zweryfikować wiarygodność i bezpieczeństwo firm transportowych (takich jak zakres ochrony ubezpieczenia OCP, certyfikaty, pozwolenia na przewóz nietypowych towarów, czy stan floty). 7 na 10 badanych przedsiębiorstw

Czy korzystają Państwo z zewnętrznych usług lub narzędzi pozwalających weryfikować wiarygodność i bezpieczeństwo firm transportowych?



72,5% Nie
27,5% Tak

Źródło: System Trans.eu

w kwestiach bezpieczeństwa bazuje wyłącznie na rekomendacjach, poleceniach kolegów z branży, dobrej obiegowej opinii o firmie czy wzajemnym zaufaniu.

Można więc stwierdzić, że mali, lokalni producenci stawiają najczęściej na własny transport, jednocześnie mają

największe trudności z jego organizacją i optymalizacją. Firmy o zasięgu krajowym oraz wysyłające towary na eksport zlecają transport przewoźnikom i spedytorom. Jednak i one dostrzegają konieczność usprawnienia transportu i zwiększenia jego efektywności, a z tym mają trudność

w sezonach zwiększonego popytu na swoje produkty.

Stosunkowo niewiele firm produkcyjnych używa dodatkowych narzędzi do realizowania swoich zleceń i tym samym do ograniczania ryzyka zawierania transakcji z nieuczciwymi firmami. Weryfikacja uprawnień, stanu floty zleceniobiorców i zakres posiadanego ubezpieczenia to tylko kilka z punktów, które są dostępne od ręki, gdy korzystamy z takich narzędzi jak giełdy transportowe i które są niezbędne przy powierzeniu transportu własnych towarów.

Badanie przeprowadzone zostało w formie ankiety telefonicznej na grupie 1133 przedstawicieli polskich firm produkcyjnych ◀

Źródło: System Trans.eu

Pozostają dawne zasady

Ostatecznie nie zmienia się zasada zgodnie z którą, kierujący samochodem, a nie jego właściciel, zapłaci mandat za przekroczenie prędkości zarejestrowane przez fotoradar. 14 lipca podkomisja nadzwyczajna odrzuciła poselski projekt nowelizacji ustawy „Prawo o ruchu drogowym, w zakresie nakładania kar administracyjnych”.

Projekt zakładał możliwość przeniesienia sankcji z kierowcy na właściciela pojazdu. – To bardzo dobra decyzja, zarówno dla całej branży transportowej, branży leasingowej, jak i wszystkich użytkowników dróg – uważa Andrzej Sugajski, dyrektor generalny Związku Polskiego Leasingu.

Kara za przewinienie

Od momentu, kiedy w Sejmie pojawiła się kolejna nowelizacja ustawy „Prawo o ruchu drogowym” przedsiębiorcy, dziennikarze, a dzięki tym ostatnim polscy kierowcy dyskutowali na temat poselskiej propozycji. Jej celem była zamiana postępowania mandatowego na postępowanie administracyjne, dotycząca nakładania kar za przekroczenie dozwolonej prędkości, ujawnione przy użyciu fotoradarów. Zgodnie z założeniami karę pieniężną w formie decyzji administracyjnej miał nakładać Główny Inspektor Transportu Drogowego, a odpowiedzialność miała spadać na właścicieli pojazdów. Dziś wiemy, że tak się nie stanie.

– Kara powinna być wymierzana za popełnione przewinienie, a nie za sam fakt posiadania pojazdu, dlatego w pełni popie-

ramy decyzję podjętą przez posłów podczas ostatniego posiedzenia podkomisji pracującej nad zmianą Prawa o ruchu drogowym. To dobra wiadomość zarówno dla wszystkich użytkowników pojazdów jak też przedsiębiorców z branży leasingowej, wynajmu i transportowej, którzy dokładali wszelkich starań, aby nie dopuścić do proponowanych zmian – uważa Andrzej Sugajski.



Karę pieniężną w formie decyzji administracyjnej miał nakładać Główny Inspektor Transportu Drogowego, a odpowiedzialność miała spadać na właścicieli pojazdów

Zmiany spowodowałyby zaniechanie poszukiwania sprawców wykroczeń, a w konsekwencji na osoby te nie byłyby nakładane punkty karne, które mogłyby spowodować np. zatrzymanie prawa jazdy.

Charakter quasi-karny

Jak komentują sprawę prawnicy Konfederacji Lewiatan? Ich zdaniem, wbrew intencjom ustawodawcy, nie zwiększyłyby się wcale bezpieczeństwo w ruchu drogowym, bowiem de facto zmiany spowodowałyby zaniechanie poszukiwania sprawców wykroczeń, a w konsekwencji na osoby te nie byłyby nakładane punkty karne, które mogłyby spowodować np. zatrzymanie prawa jazdy.

– Na przyszłość warto więc podejmować środki, zwiększające skuteczność istniejących procedur – zwłaszcza postępowania wykroczeniowego, czy egzekucji nałożonych mandatów, nie zaś wprowadzanie odpowiedzialności administracyjnej, która w istocie ma charakter quasi-karny – komentuje Bartosz Wyżykowski, radca prawny, zastępca dyrektora departamentu prawnego Konfederacji Lewiatan. ◀

AP

Kolejne 251 km dróg w systemie viaTOLL

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów 30 czerwca sieć dróg płatnych viaTOLL powiększyła się o kolejne 251 km. Do mapy płatnych tras dołączył odcinek autostrady A4 oraz fragmenty dróg ekspresowych S3, S5, S8, S11, S12, S61 i S69.

Drugi te zlokalizowane są w 9 województwach: dolnośląskim, lubelskim, lubuskim, łódzkim, małopolskim, podkarpackim, podlaskim, śląskim i wielkopolskim. Po rozszerzeniu sieć dróg płatnych w ramach systemu viaTOLL wzrosła do ponad 3150 km dróg krajowych, ekspresowych i autostrad zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

Elektroniczny System Poboru Opłat viaTOLL, który zaczął działać w lipcu 2011 r. jest obowiązkowy dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autobusów, niezależnie od ich DMC.

Do tej pory

System viaTOLL obowiązuje od 4 lat na wybranych odcinkach autostrad, dróg ekspresowych i krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Utrzymaniem i rozbudową systemu zajmuje się firma Kapsch Telematic Services sp. z o.o., która działa na zlecenie GDDKiA. Od 2012 r. z systemu dobrowolnie mogą korzystać również kierowcy pozostałych pojazdów. Usługa viaAUTO

jest alternatywą dla manualnego sposobu płatności za korzystanie z wybranych odcinków autostrad płatnych zarządzanych przez GDDKiA.

Wszystkie przychody wygenerowane przez viaTOLL trafiają na konto Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) i przeznacza-

ponad 4,7 mld zł (stan na koniec maja br.), czyli średnio 3,8 mln zł dziennie. Opłaty uiszczane przez kierowców pojazdów ciężkich i lekkich drogą elektroniczną za pośrednictwem systemu viaTOLL wynoszą łącznie 4 mld zł, z czego wpływy za przejazd pojazdami lekkimi – 13 mln. Płatności

Wszystkie przychody wygenerowane przez viaTOLL trafiają na konto Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) i przeznaczone są na dalsze inwestycje w rozbudowę oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej w Polsce.

ne są na dalsze inwestycje w rozbudowę oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej w Polsce. Dotychczasowe wpływy do KFD z opłat za przejazdy płatnymi odcinkami dróg i autostrad wnoszonych za pomocą systemu viaTOLL wraz z opłatami od kierowców pojazdów lekkich (wnoszonymi manualnie i za pomocą viaAUTO), które pobierane są za korzystanie z odcinków autostrad A2 Konin – Stryków i A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica, wyniosły

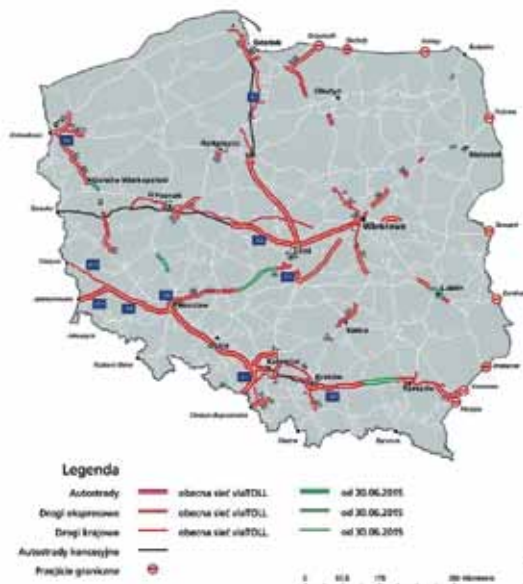
wnoszone w sposób tradycyjny przez kierowców pojazdów lekkich, korzystających z płatnych odcinków autostrad zarządzanych przez GDDKiA to w sumie 641 mln zł.

Do końca maja 2015 r. w systemie viaTOLL zarejestrowanych było ponad 880 tys. pojazdów oraz 488 tys. użytkowników. Operator systemu sprzedał ponad 28,5 tys. urządzeń viaAUTO, przeznaczonych dla samochodów osobowych, w tym 1,2 tys. przekazano w użytkowanie służbom



Zdecydowanie najbardziej dochodową drogą jest autostrada A4, która tylko przez ostatnie pół roku wygenerowała ponad 185 mln zł wpływów

Sieć płatnych dróg po 30 czerwca 2015 r.

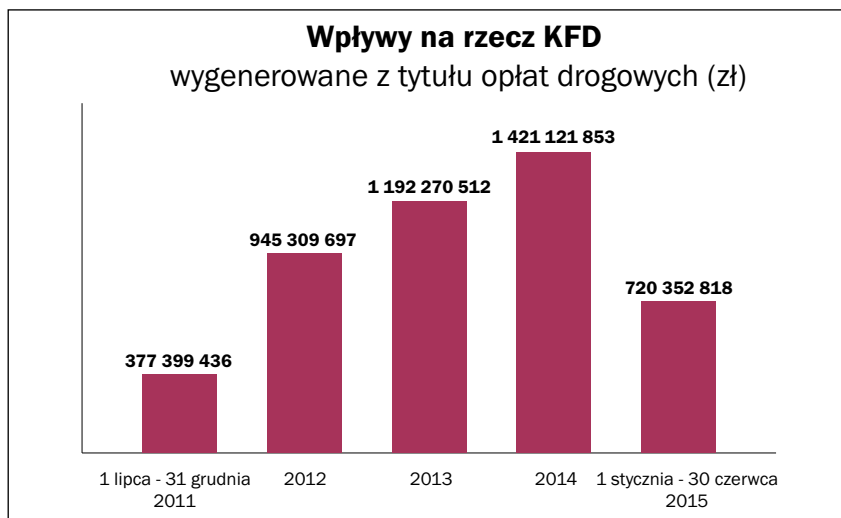


ratowniczym. Zdecydowanie najbardziej dochodową drogą jest autostrada A4, która tylko przez ostatnie pół roku wygenerowała ponad 185 mln zł wpływów. To ponad dwukrotnie więcej niż kolejna trasa – droga ekspresowa S8.

Nowe odcinki

Z dniem 30 czerwca do sieci dróg płatnych viaTOLL dołączono następujące odcinki:

- ▶ **autostrada A4**, węzeł Tarnów Północ – węzeł Dębica Wschód, ok. 35,17 km,
- ▶ **droga ekspresowa S3**, węzeł Gorzów Wielkopolski Południe – węzeł Skwierzyna Południe, ok. 27,1 km,
- ▶ **droga ekspresowa S5**, węzeł Rydzyna – węzeł Korzeńsko, ok. 26,84 km,
- ▶ **droga ekspresowa S8**, węzeł Wieluń – węzeł Łask, ok. 74,07 km,
- ▶ **droga ekspresowa S8**, Jeżewo (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 671) – Choroszcz (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2287B), ok. 18,53 km,
- ▶ **droga ekspresowa S11**, węzeł Poznań Północ – węzeł Poznań Tarnowo Podgórne, ok. 13,07 km,



- ▶ **droga ekspresowa S12**, węzeł Jastków – Kalinówka (skrzyżowanie z drogą gminną nr 112435L), ok. 32,78 km,
- ▶ **droga ekspresowa S61**, węzeł Raczki – węzeł Suwałki Południe, ok. 11,98 km
- ▶ **droga ekspresowa S69**, węzeł Bielsko-Biała Komorowice – węzeł Bielsko-Biała Mikuszowice, ok. 11,08 km.

Z dokładnym wykazem i mapą sieci dróg płatnych można zapoznać się na stronie internetowej www.viatoll.pl oraz w każdym Punkcie Dystrybucji i Punkcie Obsługi Klienta. Dokładna lokalizacja Punktów Dystrybucji i Punktów Obsługi Klienta jest dostępna na stronie www.viatoll.pl. ◀

 **TimoCom**

Wyróżnij się!

W jaki sposób przewoźnik Marcin zachęca potencjalnych klientów do współpracy? Z pewnością poprzez tracking w TC eMap®, dzięki któremu uzyskuje dużą przewagę konkurencyjną! Przetestuj bezpłatnie, przez 4 tygodnie, w codziennej pracy naszą platformę, skupiającą wiele powszechnie używanych systemów telematycznych.

Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.pl



Przewozy drogowe na potrzeby własne to jeden z rodzajów przewozów. W zależności od obszaru, na którym wykonywany jest transport, rozgraniczamy przewozy z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej oraz bez przekroczenia granicy naszego państwa

Fot. D. F.

Przewozy na potrzeby własne

Wykonywanie transportu drogowego jest rozróżniane m.in. ze względu na charakter wykonywanego przewozu drogowego. Sprawa jest oczywista, kiedy firma transportowa wykonująca przewóz drogowy otrzymuje wynagrodzenie za przewiezienie ładunku z punktu A do punktu B, jednocześnie w żaden sposób nie jest związana z transportowanym ładunkiem. Zupełnie odmienna sytuacja występuje wtedy, gdy firma transportuje ładunek „własny”.

Zasady transportu, który jest działalnością pomocniczą do prowadzonej działalności gospodarczej, są ściśle określone, jednak budzą wiele wątpliwości. Są one wymienione w Ustawie o Transporcie Drogowym. W art. 4 pkt. 4 znajdujemy definicję niezarobkowego przewozu drogowego, w którym określono, że „przewóz na potrzeby własne to

każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez pasażerów, pojazdu załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, jest przewozem wykonywanym przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej”. Przedmio-

towy przewóz musi spełniać jednocześnie określone warunki dotyczące używanych do tego celu pojazdów samochodowych, przewożonych rzeczy oraz kierowców prowadzących pojazdy w czasie wykonywania tego rodzaju transportu.



Emil Nagrodzki



Fot. Citroën

W wypadku wykonywania przewozu bez przekroczenia granicy Polski, wymagalnym jest uzyskanie zaświadczenia na wykonywanie krajowego przewozu drogowego na potrzeby własne

Wymagane uprawnienia

Przewozy drogowe na potrzeby własne to jeden z rodzajów przewozów. W zależności od obszaru, na którym wykonywany jest transport, rozgraniczamy przewozy z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej oraz bez przekroczenia granicy naszego państwa. Zrozumieliśmy, że w wypadku każdego rodzaju wymienionych przewozów, należy pozyskać wymagane uprawnienia, zezwalające na ich wykonywanie. Wymagalność uzyskania uprawnień wynika z treści art. 33 UTD, w którym zawarta jest informacja dotycząca możliwości wykonywania przewozów drogowych na potrzeby

Przewozy drogowe na potrzeby własne można wykonywać po uzyskaniu zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej.

własne, po uzyskaniu zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej. Obowiązek ten nie dotyczy przewozów wykonywanych w ramach powszechnych usług pocztowych, jak również przez przedsiębiorców posiadających uprawnienia do wykonywania transportu drogowego (posiadających licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub jeszcze obowiązującą licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego). Wyjątek od wymagalności uzyskania przedmiotowych uprawnień dotyczy również podmiotów niebędących przedsiębiorcami, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 3, poza przypadkiem prowadzenia działalności wytwórczej w rolnictwie, dotyczącej upraw rolnych oraz chowu i hodowli zwierząt, ogrodnictwa, warzywnictwa, leśnictwa i rybactwa śródlądowego – obowiązek uzyskania zaświadczenia nie dotyczy rolnika w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników.

W wypadku wykonywania przewozu bez przekroczenia granicy Polski wymagalnym jest uzyskanie zaświadczenia na wykonywanie krajowego przewozu drogowego na potrzeby własne. Zaświadczenia wydaje właściwy dla siedziby przedsiębiorcy starosta na czas nieokreślony.

Poza granicami kraju

W wypadku wykonywania przedmiotowych przewozów z przekroczeniem granicy kraju, niezbędnym jest uzyskanie zaświadczenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego na potrzeby własne. Wypisy z tego zaświadczenia wydaje Główny Inspektor Transportu Drogowego na okres do 5 lat. Zaświadczenie to uprawnia również do wykonywania przewozów krajowych na potrzeby własne, pomocniczo do prowadzonej działalności gospodarczej. Do każdego z wyżej opisanych zaświadczeń podmiot musi zgłosić wszystkie pojazdy, którymi zamierza realizować te przewozy. Po dokonaniu zgłoszenia otrzyma dla

każdego zgłoszonego pojazdu wypis, który podczas wykonywania przewozu musi znajdować się w pojeździe, gdyż na żądanie organu kontrolnego kierowca pojazdu zobowiązany jest okazać go do kontroli.

Należy wspomnieć, że w niektórych krajach Wspólnoty Europejskiej dokumenty dotyczące podmiotu realizującego przewozy pomocnicze do prowadzonej

we, którymi Polska jest związana, tak stanowią. W przypadku wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego osób na potrzeby własne, dodatkowo wymagany jest formularz jazdy.

Prawo do dysponowania pojazdem

Przewozy drogowe wykonywane pomocniczo do prowadzonej działalności związane są z wieloma wątpliwościami dotyczącymi kierowcy, który prowadzi pojazd, transportowanego ładunku, jak również prawa do dysponowania pojazdem. Jak wynika z obowiązującego prawa, pojazdy samochodowe używane do przewozu muszą być prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników. Bardzo często już pod-



W wypadku wykonywania przedmiotowych przewozów z przekroczeniem granicy kraju, niezbędnym jest uzyskanie zaświadczenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego na potrzeby własne

działalności gospodarczej nie funkcjonują w obiegu, nie istnieją. Jednak w naszym kraju wymagalność posiadania wyżej wymienionych dokumentów wynika z prawa krajowego.

Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego na potrzeby własne może wymagać uzyskania odpowiedniego zezwolenia, jeżeli umowy międzynarodo-

czas pierwszych czynności kontrolnych jest to weryfikowane przez kontrolujących funkcjonariuszy. Uchybienie tej zasady jest związane z niespełnieniem wymogów dotyczących charakterystycznych przedmiotowych przewozów i wymagalności posiadania licencji w chwili kontroli, jeśli jest jej brak. Związane jest to z karą administracyjną w wysokości 8000 zł.

Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego na potrzeby własne może wymagać uzyskania odpowiedniego zezwolenia, jeżeli umowy międzynarodowe, którymi Polska jest związana, tak stanowią.



Nieodpłatny transport ładunku, przy założeniu np. zwrotu poniesionych kosztów zużytego paliwa, interpretowany jest jako wykonywanie usługi transportowej, z jednoczesnym niezachowaniem zasad przewozu drogowego na własne potrzeby

Bardzo często kontrolujący szczególnie rygorystycznie i w sposób rozszerzony interpretują obowiązujące prawo, w szczególności w przypadku stwierdzenia, że kierowca to najbliższa rodzina przedsiębiorcy (mąż, syn, córka, żona). W podobnych sytuacjach zapadające wyroki sądów nie są jednoznaczne. Sądy wydają zupełnie odmienne wyroki w przypadkach wykonywania przewozów przez syna czy córkę przedsiębiorcy. Jednocześnie należy nadmienić, że te osoby nie są pracownikami przedsiębiorcy. Jednak już w wypadku prowadzenia pojazdu przez współmałżonka przedsiębiorcy, sądy w większości przypadków uznają taką osobę za członka

Pojazdy samochodowe używane do przewozu muszą być prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników.

działalności gospodarczej jest też posiadanie tytułu prawnego do dysponowania pojazdami samochodowymi, którym przedsiębiorca winny jest legitymować się. Oczywistym jest, że nie należy tego warunku utożsamiać z wyłączną własnością pojazdu. Dopuszczalną jest wszelka forma poświadczenia własności w formie zawartych umów, zarówno tych odpłatnych jak i nieodpłatnych, umów kredytowych,

Transport ładunku lub ludzi

Niezwykle istotnym warunkiem jest wypełnienie wymagań związanych z transportowanym ładunkiem, który powinien być własnością przedsiębiorcy lub zostać przez niego sprzedany, kupiony, wynajęty, wdzierżawiony, wyprodukowany, wydobyty, przetworzony lub naprawiony. Przejazd może też być związany z przewozem osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także z przewozem pracowników i ich rodzin.

Analizując poruszane kwestie należy mieć na uwadze, że nieodpłatny transport ładunku, przy założeniu np. zwrotu poniesionych kosztów zużytego paliwa, interpretowany jest jako wykonywanie usługi transportowej, z jednoczesnym niezachowaniem zasad przewozu drogowego na własne potrzeby. Wobec powyższego, w ocenie organów kontrolnych taki przewóz nie spełnia warunków przewozu pomocniczo wykonywanego do prowadzonej działalności gospodarczej. ◀

Warunkiem wykonywania przewozów drogowych pomocniczo do prowadzenia działalności gospodarczej jest posiadanie tytułu prawnego do dysponowania pojazdami samochodowymi, którym przedsiębiorca winny jest się legitymować.

najbliższej rodziny przedsiębiorcy, pozostającego z przedsiębiorcą we wspólnym gospodarstwie domowym, który prowadzi pojazd samochodowy w zastępstwie tego przedsiębiorcy i nie znajdują w takim przypadku uchybienia obowiązującego prawa.

Warunkiem wykonywania przewozów drogowych pomocniczo do prowadzenia

leasingowych itp. Szczęólnego znaczenia nabiera wyżej wymieniony obowiązek wobec wykonywania przewozu międzynarodowego, kiedy w celu uniknięcia kłopotliwych sytuacji związanych z kontrolą drogową, powinno się posiadać w pojeździe kserokopię, na której widoczne jest poświadczenie zgodności z oryginałem tego dokumentu.

Emil Nagrodzki

**Ekspert Ogólnopolskiego Centrum
Rozliczania Kierowców
www.ocrk.pl**

Transport to coś więcej niż samo przewożenie....

Wraz z upływem czasu i kreowaniem coraz bardziej złożonych procesów, transport zyskał zdecydowanie szerszą definicję, niż tylko zwyczajne przewożenie z punktu A do punktu B. Mówiąc o transporcie mamy dziś na myśli ładunki całopojazdowe (FTL), transport dalekobieżny i lokalny, rozwiązania typu JiT czy JiS. Co więcej, transport to także spedycja regionalna, wiązanie przepływów towarów, dystrybucja, dostawy typu *milk run* itd.

Dla firmy LGI te terminy nie są jedynie pojęciami, lecz chlebem powszednim – komentuje Katarzyna Zięba-Choromańska, odpowiedzialna za flotę LGI w Polsce.

LGI magazynuje i transportuje towary, kieruje procesami we własnych magazynach, w magazynach dostawców i odbiorców. W strategicznych projektach gwarantuje również obecność swoich oddziałów w najbliższej okolicy klienta. Wieloletnie doświadczenie w przemyśle oraz gruntowna wiedza fachowa pracowników LGI, pozwalają obniżyć nakłady administracyjne. Jednolita platforma IT zapewnia zaś niezbędną transparentność. – *Świadczone usługi dostępne są również online i w czasie rzeczywistym. Dbamy także o dyspozycyjność i koordynację wszystkich dostawców uczestniczących w procesie logistycznym oferując klientom, oprócz własnej floty LGI, kompleksową niezależną sieć usługodawców* – twierdzi Katarzyna Zięba-Choromańska.



LGI magazynuje i transportuje towary, kieruje procesami we własnych magazynach, w magazynach dostawców i odbiorców

Wzrost równoległy z rozwojem klientów

Firma LGI rośnie wraz z klientami – zaczynając od kilku palet osiągnęła dziś pozycję operatora przewożącego dziennie setki ton towarów w formie ładunków całopojazdowych (FTL). Kolejne setki ton towaru obsługiwane są w ramach spedycji regionalnej. Realizowane na obszarze całej Europy usługi spedycyjne oznaczają odbiór towaru, rozładunek w ramach własnego *cross-dockingu*, optymalne zestawienie z innymi ładunkami i dalszy transport do klienta końcowego, w dokładnie zdefiniowanym i z góry określonym czasie.

Kolejnym ciekawym obszarem jest transport wewnętrzny na terenie zakładu klienta. Towar dostarczany jest do magazynu LGI przez całą dobę, a następnie na żądanie klienta transportowany bezpośrednio do miejsca produkcji, wprost na linie produkcyjne, przy czym jest to 5-15 różnych *docków* przy linii montażowej. W drodze powrotnej z miejsca produkcji odbierane są opakowania zwrotne i dostarczane do punktu zbiórki. Także w tym zakresie firmie LGI udało się znacznie przyspieszyć procesy, poprzez zastosowanie specjalnych Trailer Speed Curtains, przydatnych przy 10-15 przystankach na terenie zakładu. Wzrost firmy LGI odbywający się równoległe do rozwoju jej klientów stanowi gwarancję wieloletniej i solidnej współpracy.

W drodze liczy się każda minuta

LGI od lat działa w branży automotive. Rosnące wymagania klientów, presja czasowa stanowią zawsze dobry impuls do stałej optymalizacji własnych procesów. Korzystając jeszcze ze starej floty w latach 2012-2013, często zdarzało się, iż ciężarówki LGI były wyłączane z ruchu podczas kontroli przeprowadzanej przez BAG (Federal-



Katarzyna Zięba-Choromańska

Firma LGI

- ▶ Przedsiębiorstwo z branży logistycznej zatrudniające 3 500 pracowników, dysponujące 45 oddziałami na całym świecie.
- ▶ Powstała w 1995 r. w związku z usługami outsourcingowymi dla spółki Hewlett Packard Deutschland GmbH. Główna siedziba firmy znajduje się w miejscowości Herrenberg koło Stuttgartu.
- ▶ Zajmuje się opracowywaniem i realizacją koncepcji z zakresu logistyki magazynowej, procesów produkcyjnych oraz zarządzania transportem. Świadczy usługi dla przedsiębiorstw z takich branż jak automotive, electronics, industrial, health care & life science oraz fashion & lifestyle.

ny Urząd Transportu Towarowego) z powodu przekroczenia o 5 cm dopuszczalnej wysokości zewnętrznej wynoszącej 4 m. Ich przeładunek wiązał się nie tylko z kosztami, lecz przede wszystkim z nakładem czasu. Podczas transportów typu JiT i JiS realizowanych na zlecenie klientów, każda godzina ma decydujące znaczenie. Aby wykluczyć takie ryzyko, zarząd LGI podjął decyzję o całkowitej modernizacji floty. Firma LGI jest jedynym przedsiębiorstwem w Polsce dysponującym od 2014 r. nowoczesnymi naczepami MEGA o zredukowanej wysokości szyi nad siedłem oraz ciągnikami Euro VI ze zredukowaną wysokością siedła. Rozwiązanie to umożliwia załadunek naczep do wysokości 3 m bez przekraczania przepisowej wysokości zewnętrznej wynoszącej 4 m.

– *Nowoczesność i MEGA-solidność, to atuty, które firma LGI gwarantuje swoim klientom* – podkreśla Katarzyna Zięba-Choromańska. ◀



Koniec niepewności

Można odliczać VAT od transakcji dokonanych na karty paliwowe

Minister Finansów wydał decyzję kończącą okres niepewności w sprawie odliczania VAT od zakupów dokonywanych na karty paliwowe DKV. Zarówno operator kart paliwowych jak i odbiorcy jego usług mogą domagać się zwrotu VAT od państwa polskiego.

Kwestia odliczania VAT wzbudziła niepokój przewoźników w związku z tzw. „Sprawą Talke”. Chodzi o wyrok NSA z dn. 14 sierpnia 2012 r., który zakwestionował prawo firmy Talke do odliczenia podatku. Był to jednak przypadek jednostkowy (w zdecydowanie pozytywnym orzecznictwie), dlatego firma DKV Euro Service zwróciła się do ministra finansów z wnioskiem o wydanie wiążącej interpretacji w sprawie odliczeń VAT, która raz zawsze wyjaśniłaby stosowane zasady.

Dostawa towarów a nie usługa finansowa

W swoim uzasadnieniu minister finansów wskazuje na szereg zapisów prawa polskiego i międzynarodowego, które determinują interpretację korzystną dla podatnika. Podstawową sprawą jest potwierdzenie, że gdy klient emitenta kart paliwowych nabywa paliwo na stacji przy użyciu karty wydanej przez tego samego emitenta, to dochodzi do dostawy towarów. Jeśli te towary (a nim jest paliwo) służą działalności podatnika (prowadzenie przewozów), ma on prawo

dokonać odliczenia podatku naliczonego, wynikającego z faktur dokumentujących nabycia. Prawo to wynika wprost z ustawy o podatku od towarów i usług.

– Interpretacja dotyczy DKV i jej klienci na pewno mogą odliczać VAT. Jeśli chodzi o innych operatorów kart to nie powinni oni mieć problemów, gdy ich umowy mają

Ministerstwo potwierdziło, że zakup paliwa lub innych produktów za pomocą kart paliwowych to tzw. transakcja łańcuchowa. Ma ona miejsce wtedy, gdy kilka podmiotów dokonuje dostawy tego samego towaru, przy czym podmiot pierwszy (stacja paliw) wydaje towar bezpośrednio ostatniemu (posiadacz karty)

– klientem kart oraz leasingobiorcą. Pomiędzy Auto Lease a leasingobiorcą, oprócz umowy leasingu pojazdu, zawarta została umowa o zarządzaniu paliwem. Dla leasingobiorcy wynikało z niej uprawnienie do tankowania paliwa oraz nabywania produktów olejowych w imieniu i na rachunek leasingodawcy, z wykorzystaniem karty paliwowej

Jeśli towary (a nim jest paliwo) służą działalności podatnika (prowadzenie przewozów), to klient emitenta kart paliwowych ma prawo dokonać odliczenia podatku naliczonego, wynikającego z faktur dokumentujących nabycia.

podobną konstrukcję. Inaczej jest, jeśli do tej konstrukcji wprowadzimy elementy finansowania, leasingu, jak to miało miejsce w wyroku wyroku Trybunału Sprawiedliwości – transakcje przebiegały pomiędzy czterema podmiotami: stacjami paliwowymi, DKV będącą wystawcą kart paliwowych, Auto Lease czyli leasingodawcą i benefi-

DKV. Wtedy sąd może stwierdzić, że jest to bliskie temu co orzekł Trybunał Sprawiedliwości i nie można odliczać VAT. Ale tego nie wiemy jak wyglądają konstrukcje umów u innych operatorów niż DKV – zaznacza prof. dr hab. Adam Mariański, twórca opinii prawnej, której argumenty są zgodne z uzasadnieniem decyzji interpretacyjnej.

Transakcja łańcuchowa

Ministerstwo potwierdziło, że zakup paliwa lub innych produktów za pomocą kart paliwowych to tzw. transakcja łańcuchowa. Ma ona miejsce wtedy, gdy kilka podmiotów dokonuje dostawy tego samego towaru, przy czym podmiot pierwszy (stacja paliw) wydaje towar bezpośrednio ostatniemu (posiadacz karty). W transakcji łańcuchowej przyjmuje się założenie, że pozostałe podmioty biorące udział w transakcji też dokonują dostawy i kształtują jej warunki.

W rozpatrywanym przypadku to emitent kart paliwowych zawiera umowy ze stacjami paliw na dostawę paliw, a paliwo wydawane jest bezpośrednio klientowi

momentem zablokować, np. z uwagi na zaległości płatnicze. Po trzeciej, to do operatora spływają wszystkie dane o zakupach. Tylko DKV, a nie stacja, jest w posiadaniu informacji o kliencie tankującym paliwo. Emitent karty ma zatem realny wpływ na okoliczności transakcji dokonywanej na jego rachunek i to on jest odpowiedzialny za kwestie ewentualnych reklamacji. Wprowadzenie zatem do łańcucha dostaw pomiędzy stacją paliw a spółką kupującą paliwo podmiotu pośredniego w postaci wystawcy kart paliwowych służy realizacji uzasadnionych celów gospodarczych, a nie uzyskaniu korzyści podatkowych.

– *Gdyby zakwestionować występowanie opisanej dostawy łańcuchowej, obejmującej relację między DKV, stacją a klientem, do-*



To emitent kart paliwowych zawiera umowy ze stacjami paliw na dostawę paliw, a paliwo wydawane jest bezpośrednio klientowi operatora za okazaniem wydanej przez niego karty flotowej. Rejestracja transakcji dokonywana jest za pomocą czytnika kart, w który wyposażona jest stacja paliwowa

W transakcji łańcuchowej przyjmuje się założenie, że pozostałe podmioty biorące udział w transakcji też dokonują dostawy i kształtują jej warunki.

operatora za okazaniem wydanej przez niego karty flotowej. Rejestracja transakcji dokonywana jest za pomocą czytnika kart, w który wyposażona jest stacja paliwowa. Operator na bieżąco informowany jest o jej dokonaniu poprzez system teleinformatyczny. Do operacji może nie dopuścić, np. poprzez zablokowanie karty z uwagi na zaległości płatnicze. Stacja paliw fakturę zbiorczą wystawia na emitenta kart, obejmującą wszystkie dokonane w danym okresie transakcje dokonane przy użyciu karty. Operator z kolei dwa razy w miesiącu wystawia fakturę zbiorczą na swojego klienta. Ze względu na to, że operator przy zawieraniu umów ze stacjami paliw negocjuje stawki, warunki dostaw i terminy płatności, a odsprzedając paliwo proponuje własną cenę i terminy płatności, cena jaką płaci przewoźnik jest inna niż ta, którą płaciłby nie będąc klientem operatora. Stacje partnerskie za dostawę paliwa naliczają podatek VAT wg stawki obowiązującej na terytorium danego kraju. Kwota tego podatku wykazana na fakturach wystawionych przez stacje paliw stanowi dla operatora podatek naliczony. Wystawiając swojemu klientowi fakturę, będzie on również naliczał podatek należny z tytułu sprzedaży.

Założenia transakcji łańcuchowej w 100% są spełnione w modelu działania DKV, choć jak wspomniano, nie dochodzi do przekazania towarów na rzecz operatora kart. Po pierwsze, cena płacona przez posiadacza karty różni się od tej oferowanej przez stację innym klientom. Po drugie, operator karty może ją w każdym

szłoby do naruszenia jednej z podstawowych zasad wspólnego systemu podatku o wartości dodanej, tj. zasady neutralności podatku dla przedsiębiorców – podkreśla prof. dr hab. Adam Mariański.

Kto z kim nawiązuje stosunek prawny

Dostawę można uznać za dokonaną odpłatnie, a więc opodatkowaną, tylko jeżeli między dostawcą a nabywcą istnieje stosu-

nek prawny, z którego dla jednej ze stron wynika obowiązek dostawy towaru, a dla drugiej – zapłaty wynagrodzenia.

– *Pomiędzy stacją paliw a klientem przez sam fakt zatankowania paliwa nie dochodzi do zawiązania stosunku prawnego. Konieczny jest więc udział DKV w tejże transakcji, bo stacja paliw bez okazania jej ważnej karty nie będzie uprawniona do wydania towarów. Na tym tle nie ulega wątpliwości, że to DKV, a nie stacja paliw przekazuje klientowi władztwo nad paliwem*



Od lewej: prezes DKV Euro Service Polska Sp z o.o. Michał Bałakier, pełnomocnik DKV w postępowaniu przed Ministerstwem Finansów Tomasz Staruch i twórca opinii prawnej, której argumenty są zgodne z uzasadnieniem decyzji interpretacyjnej – prof. dr hab. Adam Mariański



Firma DKV, dokonując odpłatnej dostawy paliwa za pośrednictwem karty paliwowej, jako podatnik zobowiązana jest do rozliczenia podatku od towarów i usług oraz wystawienia dokumentującej go faktury. Dla klienta ta kwota podatku będzie stanowić podatek naliczony

Wprowadzenie do łańcucha dostaw pomiędzy stacją paliw a spółką kupującą paliwo podmiotu pośredniego w postaci wystawcy kart paliwowych, służy realizacji uzasadnionych celów gospodarczych, a nie uzyskaniu korzyści podatkowych.

– precyzuje Tomasz Staruch, pełnomocnik DKV w postępowaniu przed Ministerstwem Finansów. – Zdarza się jednak, że klientem emitenta kart paliwowych jest podmiot, który będąc leasingodawcą wraz z samochodami daje karty. Inny wariant występuje wtedy, gdy duża firma transportowa ma kilka spółek, ale klientem DKV jest spółka główna, która nie posiada samochodów ciężarowych, natomiast posiada je spółka-córka. Właścicielem kart jest więc pierwsza spółka, jednak są one transferowane do spółki-córki. Wtedy spełnia to znamiona stanu faktycznego

z orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości. Dlatego umowy muszą być odpowiednio zawarte, a podmiot z branży transportowej musi się najpierw porządnie zastanowić czy nie wygeneruje to problemów, jeżeli sam nie będzie korzystał z kart, tylko przekaże je spółce-córce lub swojemu podwykonawcy. W praktyce często wygląda to tak, że umowę z DKV zawiera duża firma spedycyjna, bo podwykonawca jest tak małym podmiotem, że nie stać go na karty – dodaje.

Warto podkreślić, że dokonując odpłatnej dostawy paliwa za pośrednictwem

Service GmbH & CO. KG przez wicedyrektora Izby Skarbowej w Warszawie Leszka Stępniewskiego – transakcje pomiędzy stacjami paliw a Zainteresowanym, a także pomiędzy Wnioskodawcą a jego klientem stanowią odpłatną dostawę towarów podlegającą opodatkowaniu na mocy art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o VAT. Tym samym Wnioskodawcy przysługuje prawo do odliczenia VAT naliczonego, wykazanego na fakturach od stacji paliw dokumentujących nabycie przedmiotowych towarów, zgodnie z art. 86 ust 1 ustawy o VAT.

Sądy i urzędy podtrzymują stanowisko

Jak wynika z analiz DKV, stanowisko to zostało potwierdzone w przeważającej linii orzeczniczej sądów administracyjnych (98%), a także w interpretacjach indywidualnych, wydawanych w sprawach dotyczących transakcji dokonywanych przy użyciu kart flotowych. W treści interpretacji indywidualnej dla DKV Ministerstwo Finansów podaje przykłady kilkunastu wyroków, zawierających podobne uzasadnienia.

Co więcej, zgodnie z wyrokiem NSA I FSK 863/12 z dn. 5 listopada 2014 r. interpretacja indywidualna chroni nie tylko podatnika, który złożył wniosek o jej wydanie, ale także jego kontrahentów, których dotyczą transakcje będące przedmiotem interpretacji. Tym samym jednoznacznie i finalnie wyjaśnia sprawę odliczania podatku VAT od zakupów dokonywanych na karty paliwowe DKV.

– Posiadacze kart paliwowych DKV mają więc prawo odliczać podatek VAT od zakupów paliwa. Informacja ta ma charakter wiążący i rozstrzyga toczącą się uprzednio dyskusję na ten temat. Jeżeli jednak występuje dodatkowy pośrednik między



Dostawę można uznać za dokonaną odpłatnie, a więc opodatkowaną, tylko jeżeli między dostawcą a nabywcą istnieje stosunek prawny, z którego dla jednej ze stron wynika obowiązek dostawy towaru, a dla drugiej – zapłaty wynagrodzenia

Posiadacze kart paliwowych DKV mają prawo odliczać podatek VAT od zakupów paliwa. Informacja ta ma charakter wiążący i rozstrzyga toczącą się uprzednio dyskusję na ten temat.

karty paliwowej firma DKV, jako podatnik, zobowiązana jest do rozliczenia podatku od towarów i usług oraz wystawienia dokumentującej go faktury. Dla klienta ta kwota podatku będzie stanowić podatek naliczony, który przewoźnik będzie miał prawo odliczyć, jeśli wykorzystuje paliwo do swojej działalności gospodarczej.

Reasumując, jak stwierdzono w interpretacji indywidualnej wydanej DKV Euro

emitentem kart a firmą transportową, to wtedy nie do końca jest jasne czy można odliczać VAT, czy też nie. Problem z odliczaniem jest wtedy, gdy właścicielem kart zostaje firma, która ma lepsze rabaty i daje je następnym podmiotom. Wtedy sugerowałbym napisanie wniosków o indywidualne rozpatrzenie sprawy – podsumowuje Adam Mariański. ◀

Elżbieta Haber

Barometr transportowy TimoCom

Nadwyżka frachtów w drugim kwartale

W drugim kwartale 2015 r. barometr TimoCom zanotował w Europie długo wyczekiwany wzrost ilości frachtów (54%) w stosunku do wolnych powierzchni ładunkowych (46%). To wyraźne potwierdzenie prognoz z początku roku i największy od 2012 r. udział ładunków na europejskim rynku transportowym. Na tę sytuację wpływ miało wiele rozmaitych czynników.

Już z początkiem kwietnia udział ładunków dostępnych na europejskim rynku transportowym wzrósł do 53%, czyli osiągnął poziom niemal o 13 punktów procentowych wyższy niż w poprzednim miesiącu. W wielu krajach Europy było to spowodowane Świątami Wielkiej Nocy i związanym z nimi większym popytem na wiele towarów. Skala tego wzrostu jest imponująca, co wyraźnie odzwierciedlał w tym czasie barometr transportowy TimoCom.

– zdecydowanie przewyższając wartości z ubiegłego roku (48:52). Wzrost ilości zleceń transportowych o 10,6% przyczynił się do poprawy nastroju wśród przewoźników. Maj, który obfituje w całej Europie w dni wolne zawsze gwarantował przepełnione księgi zleceń, jednak w tym roku Marcel Frings, Chief Representative firmy TimoCom, znalazł jeszcze inne wytłumaczenie tego imponującego wzrostu. – W Niemczech, właśnie w maju miały miejsce dwa potężne strajki kolejowe,

– Niemcy przez wiele dni utrzymywała się na poziomie 85:15 dla frachtów. Wskutek strajku kolejowego, wielu usługodawców transportowych, którzy z całej Europy przybyli do Niemiec by pokryć zapotrzebowanie na pojazdy, odniosło korzyści. – twierdzi Marcel Frings.



Klaudia Grzybowska

W efekcie strajku na kolei wskazówka barometru TimoCom na relacji Niemcy – Niemcy przez wiele dni utrzymywała się na poziomie 85:15 dla frachtów.

Wpływ strajku na kolei

W maju udział ładunków na rynku transportowym nadal rósł. Wskazówka barometru zatrzymała się na poziomie 59:41

w wyniku których transport towarów tą drogą stał się niemożliwy. Zmusiło to usługodawców do szukania pomocy u przewoźników drogowych. W efekcie tego wskazówka barometru TimoCom na relacji Niemcy

Na wyrównanym poziomie

W czerwcu sytuacja znów się unormowała. Podobnie jak w ciągu ostatnich czterech lat, ostatni miesiąc tego kwartału ustabilizował się i wskazówka barometru transportowego TimoCom zatrzymała się na wyrównanym poziomie 50% dla frachtów i 50% dla wolnych przestrzeni ładunkowych.

Marcel Frings uważa, że również kolejny kwartał minie bez większych niespodzianek. – Zakładamy, że lipiec, sierpień i wrzesień będą porównywalne do poprzednich lat. Na początku trzeciego kwartału udział frachtów na rynku transportowym nieznacznie się zmniejszy. Kolejny miesiąc przyniesie dalsze, niewielkie spadki. Myślę, że minimalny udział ładunków w tym okresie utrzyma się na poziomie 45%. A od września spodziewamy się wzrostów i liczymy, że ilość towarów do przewiezienia znów przekroczy możliwości transportowe rynku – prognozuje przedstawiciel firmy TimoCom. <

Klaudia Grzybowska
Manager Marketing TimoCom



Już z początkiem kwietnia udział ładunków dostępnych na europejskim rynku transportowym wzrósł do 53%, czyli osiągnął poziom niemal o 13 punktów procentowych wyższy niż w poprzednim miesiącu

➤ Więcej informacji o firmie TimoCom i o barometrze transportowym na stronie www.timocom.pl

Bombardier zainwestuje we Wrocławiu 200 mln zł

Zlecenia na co najmniej dekadę mają zapewnione wrocławskie zakłady Bombardier Transportation Polska dzięki decyzji zarządu kanadyjskiego koncernu o ulokowaniu w byłym Pafawagu produkcji nadwozi pociągów dużej prędkości ICx dla Deutsche Bahn. Towarzyszyć temu będzie transfer z Niemiec innowacyjnej technologii spawania laserowego 3D.

Wrocławskie zakłady od jesieni ubiegłego roku weszły w skład nowej jednostki (dywizji) Bombardier Transportation nadwozi i podzespołów spawanych (CWS), obsługującej wszystkie zakłady w Grupie. Do tej pory specjalizowały się w produkcji nadwozi lokomotyw, przede wszystkim dla bardzo popularnego modelu TRAXX oraz ram wózków, a od niedawna rozpoczęły produkcję pudeł do elektrycznych zespołów trakcyjnych dla hamburskiej kolei S-Bahn.

Zamówienie na lata

– *Ogromne kontrakt na produkcję 1300 nadwozi dla Deutsche Bahn, z których*

część powstanie w Polsce, i wdrożenie u nas nowoczesnej technologii ma dla zakładów Bombardier Transportation Polska strategiczne znaczenie – podkreślał 16 czerwca, na konferencji prasowej w Warszawie Krzysztof Gablankowski, naczelny dyrektor wrocławskich zakładów. Kosztem około 50 mln euro wyremontowane zostaną stare hale Pafawagu, a na obszarze 20 tys. m² powstanie nowa hala i lakiernia. W związku z rozwojem fabryki do pracy przyjętych zostanie 100 pracowników, zwiększając zatrudnienie do 800 osób.

– *Decyzja koncernu Bombardier o zlokalizowaniu inwestycji na Dolnym Śląsku wynika z kilku czynników* – wyjaśniał na konferencji prasowej Sebastien Ross, wiceprezydent Bombardiera, szef dywizji zaj-

Bombardier Transportation Polska

posiada cztery zakłady:

- ▶ w Katowicach (ZWUS), gdzie projektowane są i produkowane systemy kierowania, sterowania i nadzoru ruchu pojazdów szynowych,
- ▶ w Łodzi (produkcja aparatury trakcyjnej),
- ▶ w Warszawie (Rail Engineering), które jest biurem projektowo-konsultingowym,
- ▶ duży zakład we Wrocławiu.
- ▶ Grupa zatrudnia obecnie łącznie nieco ponad 1400 osób.

Pierwsze, gotowe nadwozia dla pociągów ICx wyprodukowane zostaną w 2017 r. Dzięki laserowemu spawaniu ich produkcja będzie szybsza niż przy zastosowaniu klasycznej technologii.



Wrocławskie zakłady do tej pory specjalizowały się w produkcji nadwozi lokomotyw, przede wszystkim dla bardzo popularnego modelu TRAXX oraz ram wózków

mującej się technologią produkcji „pudeł” i podzespołów spawanych. – *Po pierwsze, jesteśmy bardzo zadowoleni z jakości produktów z Wrocławia i umiejętności tutejszych pracowników. Po drugie, zakład jest zlokalizowany blisko granicy z Niemcami, co ma istotne znaczenie. Przyszłą też, że produkcja w Polsce jest tańsza niż w krajach ościennych.*

Budowa potrwa rok

Umowy z wykonawcami nowych obiektów powinny zostać podpisane najpóźniej w sierpniu 2015 r. Ich budowa potrwa około roku. Potem nastąpi proces zatwierdzenia nowych technologii i próbne testy spawania 3D. – *Pierwsze, gotowe nadwozia dla pociągów ICx wyprodukowane zostaną w 2017 r.* – zapewniał dyr. Gablankowski.

Przy laserowym spawaniu ich produkcja będzie szybsza niż przy zastosowaniu klasycznej technologii. – *Dzięki spawaniu laserowemu spawy są niewielkie i dokładne – pudło nie musi przechodzić procedur ręcznego poprawiania spawów oraz usuwania usterek konstrukcji w związku z wystąpieniem dużych temperatur* – wyjaśniał Sebastien Ross. ◀

Franciszek Nietz

Kolejny etap restrukturyzacji PR

Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Przewozów Regionalnych jednogłośnie podjęło uchwałę w sprawie obniżenia kapitału zakładowego spółki przy jej jednoczesnym dokapitalizowaniu. Umożliwi to Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. objęcie większościowego pakietu udziałów.

Dokapitalizowanie wyniesie co najmniej 770 mln zł. Środki te są zarezerwowane w tegorocznym budżecie państwa i będą przeznaczone na spłatę długów oraz na restrukturyzację i rozwój spółki. – *Stawką jest odzyskanie przez spółkę długotrwałej rentowności oraz zdolności inwestycyjnych. Jest to ambitne zadanie, które wymaga konsekwentnej realizacji planów zgodnie z przyjętym harmonogramem* – wyjaśnił Marek Szczepański, wiceprezes ARP S.A.

Ważnym elementem procesu restrukturyzacji będzie przekazanie Komisji Europejskiej szczegółowego planu działań naprawczych. Akceptacja tego planu oraz wprowadzenie go w życie pozwoli PR odzyskać rentowność i umożliwi inwestycje jak



modernizacja obecnego taboru i zakup nowego. To powinno przełożyć się na wyższą jakość świadczonych usług przewozowych.

– *Nie ma innej drogi dla Przewozów Regionalnych niż obecny, zaakceptowany przez właścicieli plan restrukturyzacji. Spłata historycznego zadłużenia, szereg wewnętrznych inicjatyw naprawczych oraz wieloletnie umowy PSC umożliwią nam*

dalszy rozwój oraz skuteczne konkurowanie na rynku przewozów regionalnych. I to przede wszystkim jakością oferowanych usług – stwierdził Tomasz Pasikowski, prezes zarządu Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – *W okresie realizacji planu restrukturyzacji spółka planuje wymienić około 250 pojazdów* – dodał.

Aby restrukturyzacja zakończyła się sukcesem konieczne jest spełnienie wielu warunków, w tym m.in. wejście w życie zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym przedłużającej jego funkcjonowanie do końca 2020 r. Proces dofinansowania Przewozów Regionalnych i objęcie większościowego pakietu udziałów przez ARP S.A. ma się rozpocząć jesienią tego roku. ◀

MM

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

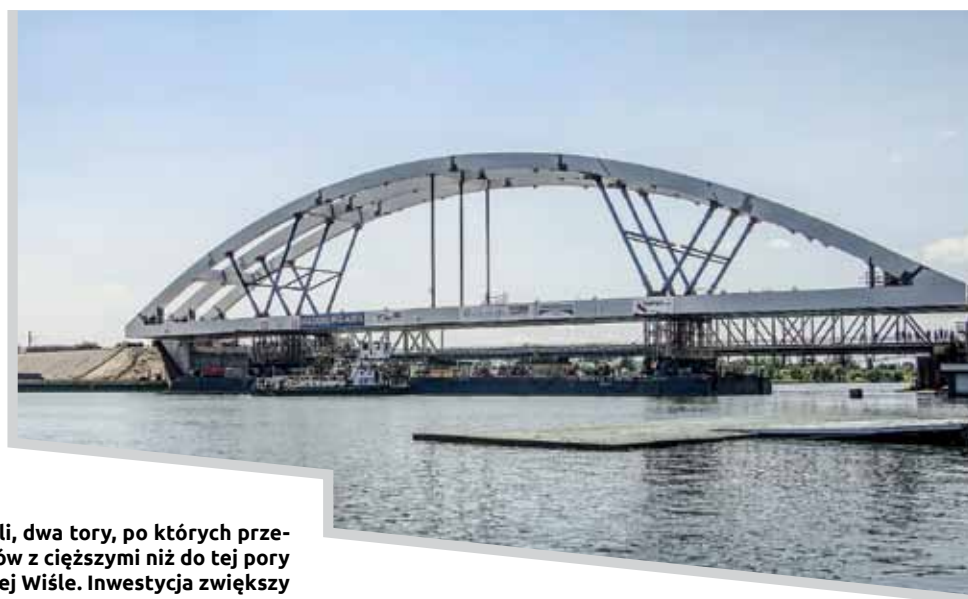
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Ekologiczny transport

124 metry konstrukcji, 2000 ton stali, dwa tory, po których przejedzie sześciokrotnie więcej pociągów z cięższymi niż do tej pory ładunkami - to nowy most na Martwej Wiśle. Inwestycja zwiększy konkurencyjność Portu Gdańsk.

Konstrukcja składa się z 72 gotowych elementów, każdy o średniej wadze 28 ton. Całość została przetransportowana na specjalnej barce drogą wodną z gdyńskiej stoczni Nauta.

Najbardziej widowiskowa część operacji – podnoszenie łuków i montaż podpór tymczasowych - odbyła się między 24 a 29 czerwca br. a spawanie łuków trwało od 29 czerwca do 7 lipca br. Ostatnim etapem było przeniesienie konstrukcji na podpory docelowe.



Nowy most poprawi bezpieczeństwo i przepustowość odcinka. Pociągi będą mogły przewozić cięższe ładunki, pojadą z prędkością 100 km/h i będzie ich nawet sześć razy więcej. Na przebudowie skorzysta również żegluga – wysokość mostu nad rzeką wyniesie 9 metrów, a szerokość toru wodnego zwiększy się z 11 do 50 metrów.

Budowa nowego mostu to fragment większej inwestycji – modernizacji linii kolejowej z Pruszcza Gdańskiego do stacji Gdańsk Port Północny. Koszt całego przedsięwzięcia to 370 mln zł.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa | www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.mir.gov.pl | www.cupt.gov.pl | www.pois.gov.pl



Przy zachowaniu obowiązującego uprzednio czasu trwania egzaminu, dla poszczególnych jego części zmniejszono liczbę pytań testowych oraz określono ilość odpowiedzi w ramach każdego pytania

Fot. Dreamstime

Egzaminy DGSA „po nowemu”

Na początku czerwca 2015 r., weszło w życie, oczekiwane od prawie roku, rozporządzenie w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (DGSA).

Rozporządzenie to uchyla dotychczas obowiązujące rozporządzenie o tym samym zakresie regulacji oraz określa nowe warunki i nowe wymagania egzaminacyjne związane z dostępem do zawodu DGSA w Polsce.

Warunki, forma i tryb przeprowadzania egzaminu

Zgodnie z nowymi przepisami, termin i miejsce przeprowadzenia egzaminu wyznacza Dyrektor Transportowego Dozoru

Technicznego (TDT), poprzez zamieszczenie na stronie internetowej TDT informacji w tym zakresie, co najmniej 14 dni przed wyznaczonym dniem egzaminu. Egzamin przeprowadza się w warunkach, które umożliwiają zdającym samodzielną pracę, w wydzielonej sali, wyposażonej w widoczny dla zdających zegar. Zniesiony został dotychczasowy wymóg minimalnej powierzchni sali, odpowiedniej do liczby osób zdających egzamin. Przed rozpoczęciem egzaminu zdający informowani są o sprawach techniczno-organizacyjnych

Istotną zmianą jest wprowadzenie możliwości korzystania przez zdających, w trakcie egzaminu, z własnych egzemplarzy przepisów prawnych w wersji papierowej. Wykaz tych przepisów zamieszcza uprzednio Dyrektor TDT na stronie internetowej. Wykaz ten zawiera przepisy krajowe i umowy międzynarodowe dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, objęte zakresem egzaminu. Przynajmniej jeden komplet takich przepisów powinien znajdować się w sali egzaminacyjnej i powinien być dostępny dla zdających. Dodatkowo,



Egzamin przeprowadza się, jak dotychczas, dla co najmniej 10 osób. Warunkiem przystąpienia do egzaminu jest złożenie wniosku do Dyrektora TDT, na co najmniej 7 dni przed wyznaczonym dniem egzaminu

Termin i miejsce przeprowadzenia egzaminu wyznacza Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), poprzez zamieszczenie na stronie internetowej TDT informacji w tym zakresie, co najmniej 14 dni przed wyznaczonym dniem egzaminu.

związanych z jego przeprowadzeniem, w tym o zasadach obowiązujących w trakcie egzaminu, o zasadach dokonywania poprawek na arkuszach odpowiedzi, o zasadach dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi, o czasie rozpoczęcia i zakończenia każdej części egzaminu.

przy rozwiązywaniu zadania praktycznego, zdający może korzystać z kalkulatora, przeznaczonego wyłącznie do wykonywania potrzebnych obliczeń.

Zdający może opuścić salę w wyjątkowej sytuacji pod nadzorem osoby wchodzącej w skład komisji egzaminacyjnej

(komisji), po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji i po przekazaniu zestawu egzaminacyjnego. Fakt opuszczenia sali jest odnotowany na arkuszu odpowiedzi zdającego.

W trakcie egzaminu obowiązują zakazy: korzystania z pomocy innych zdających i pomagania innym zdającym, korzystania ze środków łączności lub z urządzeń elektronicznych, innych niż udostępnione przez Dyrektora TDT, zakłócania porządku egzaminu poprzez rozmowy z innymi zdającymi oraz korzystania z jakichkol-

Przed rozpoczęciem egzaminu Dyrektor TDT przekazuje protokolarnie przewodniczącemu komisji przygotowane zestawy egzaminacyjne, a zdający okazuje komisji dokument ze zdjęciem, potwierdzający jego tożsamość. Zdający otrzymuje kopertę zawierającą jego indywidualny kod, a także kopertę z zestawem egzaminacyjnym zawierającym zestaw pytań testowych, opisowe zadanie praktyczne – o ile jest wymagane – oraz arkusz odpowiedzi, odpowiednio do każdej części egzaminu. Zdający po zakończeniu pisan



Egzamin przeprowadza się w warunkach, które umożliwiają zdającym samodzielną pracę, w wydzielonej sali, wyposażonej w widoczny dla zdających zegar

Istotną zmianą jest wprowadzenie możliwości korzystania przez zdających w trakcie egzaminu z własnych egzemplarzy przepisów prawnych w wersji papierowej. Wykaz tych przepisów zamieszcza uprzednio Dyrektor TDT na stronie internetowej.

wiek źródeł informacji prawnej lub innych pomocy naukowych, z wyjątkiem ww. własnych egzemplarzy przepisów prawnych. Nieprzestrzeganie tych zakazów może skutkować wykluczeniem zdającego z egzaminu, a jeżeli nieprzestrzeganie takie mogło dodatkowo wpłynąć na przebieg egzaminu, to może skutkować nawet jego odwołaniem w stosunku do wszystkich zdających.

Egzamin przeprowadza się, jak dotychczas, dla co najmniej 10 osób. Warunkiem przystąpienia do egzaminu jest złożenie wniosku do Dyrektora TDT, na co najmniej 7 dni przed wyznaczonym dniem egzaminu. Do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków koniecznych do wykonywania zawodu DGSA, w tym kopię dokumentu potwierdzającego wyższe wykształcenie oraz oświadczenie o niekaralności, a także załącza się dowód wniesienia opłaty egzaminacyjnej. DGSA posiadający ważne świadectwo doradcy, załączają dodatkowo jego kopię. Dyrektor TDT sporządza listę osób dopuszczonych do egzaminu na co najmniej 3 dni przed wyznaczonym dniem przeprowadzenia egzaminu.

Osoba dopuszczona do egzaminu zgłasza się na egzamin co najmniej 15 minut przed wyznaczoną godziną jego rozpoczęcia, a jeżeli nie może przystąpić do egzaminu (z ważnych przyczyn losowych albo bez podawania przyczyn), to fakt ten usprawiedliwia zgłaszając pisemny wniosek do Dyrektora TDT, i wówczas istnieje możliwość zaliczenia wniesionej już opłaty egzaminacyjnej na poczet opłaty za egzamin w późniejszym terminie. Istnieje też możliwość zwrócenia tej opłaty.

każdej części egzaminu lub po wezwaniu przewodniczącego komisji, zwraca komisji kompletny zestaw, o którym mowa. Sprawdzone arkusze odpowiedzi oraz zestawy egzaminacyjne podlegają następnie protokolarnemu przekazaniu przez komisję Dyrektorowi TDT.

przynajmniej jedna w ramach jednego pytania) i które odpowiedzi są fałszywe, a za każde poprawne wskazanie przyznaje się punkt. W przypadku niewskazania lub w przypadku błędnego wskazania, czy odpowiedź jest prawdziwa czy fałszywa, nie przyznaje się punktu. Określono także mi-

Do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków koniecznych do wykonywania zawodu DGSA.

Zmianie uległa liczba pytań testowych na egzaminie oraz sposób obliczania punktów egzaminacyjnych. Przy zachowaniu obowiązującego uprzednio czasu trwania egzaminu dla poszczególnych jego części, zmniejszono liczbę pytań testowych oraz określono ilość odpowiedzi w ramach każdego pytania. Zdający wskazuje, które odpowiedzi są prawdziwe (powinna być

nimalną liczbę punktów wymaganych do zdania testu w części ogólnej oraz w części specjalistycznej egzaminu.

Egzamin dla DGSA przedłużających termin ważności świadectwa DGSA nie obejmuje opisowego zadania praktycznego, a egzamin dla DGSA poszerzających zakres posiadanych już uprawnień, nie obejmuje części ogólnej.

Egzamin DGSA	Czas trwania	Pytania egzaminacyjne	Wynik pozytywny
Część ogólna,	80 minut	Zestaw 30 pytań testowych wielokrotnego wyboru, na każde pytanie przypadają 3 odpowiedzi, z których przynajmniej jedna jest prawdziwa.	Co najmniej 80% punktów możliwych do uzyskania z testu, czyli co najmniej 72 punkty.
Część specjalistyczna dotycząca odpowiednio przewozu drogowego, kolejną lub żegluga śródlądową,	60 minut	Zestaw 20 pytań testowych wielokrotnego wyboru, na każde pytanie przypadają 3 odpowiedzi, z których przynajmniej jedna jest prawdziwa.	Co najmniej 80% punktów możliwych do uzyskania z testu, czyli co najmniej 48 punktów.
	60 minut	Opisowe zadanie praktyczne z zakresu obowiązków DGSA dla danego rodzaju przewozu towarów niebezpiecznych.	Rozwiązanie zadania.



Małgorzata Wieleba-Walicka

Jest legislatorem, aplikantką radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie, doktorantką na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego w Akademii Obrony Narodowej w Warszawie, członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR oraz członkiem wspierającym Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA. Związana z branżą TSL od ponad 12 lat, obecnie pracuje w firmie doradczo-szkoleniowej „Buch-Car” w Błoniu.

Skład komisji, sposób jej działania, tryb powoływania oraz wymagania kwalifikacyjne i sposób ustalania wynagrodzenia (§ 17–19)

Egzamin przeprowadza komisja składająca się, jak dotychczas, z przewodniczącego oraz z dwóch członków, powoływana na wniosek Dyrektora TDT składany do ministra właściwego do spraw transportu. Przewodniczący i członkowie komisji powinni posiadać wykształcenie wyższe i praktykę zawodową w zakresie właściwego dla egzaminu rodzaju przewozu towarów niebezpiecznych. Przewodniczący

oraz członkowie komisji nie powinni pozostawać w żadnym stosunku prawnym ani faktycznym, a także w stosunku zależności służbowej z osobami dopuszczonymi do egzaminu.

Zadania komisji dotyczą zarówno spraw organizacyjnych, np. sprawdzenia tożsamości zdającego, sporządzenia protokołu przeprowadzenia egzaminu, spraw merytorycznych, jak sprawdzenie i ocena odpowiedzi na pytania testowe oraz rozwiązań opisowych zadań praktycznych, a także spraw o charakterze władczym, np. podjęcie decyzji o wykluczeniu zdającego z egzaminu oraz podjęcie decyzji o odwołaniu egzaminu w stosunku do wszystkich jego uczestników.

Egzamin przeprowadza komisja składająca się, jak dotychczas, z przewodniczącego oraz z dwóch członków, powoływana na wniosek Dyrektora TDT składany do ministra właściwego do spraw transportu.



Warunkiem przystąpienia do egzaminu jest złożenie wniosku do Dyrektora TDT, na co najmniej 7 dni przed wyznaczonym dniem egzaminu. Do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków koniecznych do wykonywania zawodu DGSA



Świadectwo DGSA wydaje się osobie, która złożyła egzamin z wynikiem pozytywnym, po przekazaniu przez przewodniczącego komisji protokołu przeprowadzenia egzaminu

Osobom wchodzącym w skład komisji przysługuje wynagrodzenie w dotychczasowej wysokości: 300 zł dla przewodniczącego oraz po 250 zł dla każdego członka komisji, przy czym jeżeli liczba zdających jest większa niż 10, to wynagrodzenie ulega zwiększeniu o 10 zł za każdego dodatkowego zdającego, a jeżeli łączny czas trwania egzaminu przekracza 200 minut, to wynagrodzenie zwiększa się o 80 zł za każde rozpoczęte dodatkowe 120 minut.

Tryb wydawania świadectwa DGSA i jego wtórnika, wysokość opłaty za wydanie wtórnika i tryb jej wnoszenia (§ 21–22)

Świadectwo DGSA wydaje się osobie, która złożyła egzamin z wynikiem pozytywnym, po przekazaniu przez przewodniczącego komisji protokołu przeprowadzenia egzaminu. Wtórnik świadectwa DGSA wydaje Dyrektor TDT, za opłatą w wysokości 50 zł, wniesioną na rachunek bankowy TDT. Wtórnik taki zawiera odcisk stempla o treści „WTÓRNIK”.

Warunki i sposób przechowywania dokumentacji (§ 20)

Warunki i sposób przechowywania dokumentacji dotyczącej egzaminu, wydania świadectwa DGSA oraz przedłużenia terminu ważności tego świadectwa i wydania jego wtórnika, pozostają bez zmian (zamknięte pomieszczenie, które zapewnia ochronę dokumentów przed dostępem osób nieuprawnionych oraz utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem).

Wzór świadectwa DGSA i sposób jego wypełniania (§ 23)

Wzór świadectwa DGSA pozostaje bez zmian i określony jest, jak dotychczas,

w załączniku do rozporządzenia. Świadectwo wypełnia się na maszynie albo na komputerze, w języku polskim.

Wysokość opłat za egzamin DGSA oraz tryb jej wnoszenia (§ 24)

Opłaty, o których mowa zostały nieznacznie podwyższone. Dla osób nieposiadających ważnego świadectwa DGSA opłata za egzamin wynosi obecnie 500 zł, natomiast dla osób przedłużających termin ważności takiego świadectwa, opłata wynosi 400 zł. Za dodatkową część specjalistyczną trzeba obecnie zapłacić 300 zł. Opłaty niniejsze wnosi się na rachunek bankowy TDT.

Wady, a przede wszystkim zalety

Rozporządzenie zawiera zarówno wady – brak kryteriów rozwiązania opisowego zadania praktycznego (§ 16 ust. 1 pkt 3), wybiórcze określenie rodzajów przepisów wchodzących w skład wykazu przepisów objętych zakresem egzaminu, skutkujące równie wybiórczym określeniem przepisów do korzystania przez zdających podczas egzaminu (§ 2 i § 6) – jak i zalety, z których najważniejszą wydaje się ułatwienie dostępu do zawodu DGSA poprzez złagodzenie formy egzaminu



Egzamin dla DGSA przedłużających termin ważności świadectwa DGSA nie obejmuje opisowego zadania praktycznego, a egzamin dla DGSA poszerzających zakres posiadanych już uprawnień nie obejmuje części ogólnej

Rozporządzenie zawiera zbiór rozwiązań będących efektem kompromisów i wzajemnych uzgodnień administracji państwowej oraz strony społecznej. Wydaje się, że

egzaminacyjne dla DGSA, opublikowano ADR 2015-2017 w języku polskim i podjęto prace nad weryfikacją katalogu pytań egzaminacyjnych dla kierowców pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Oby kolejne działania zakończyły się podobnie jak w przypadku DGSA, małym, ale jakże ważnym sukcesem dla wszystkich uczestników omawianego transportu.

Podstawy prawne:

- Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz. U. z 2015 r., poz. 882);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 201538 r., poz. 718). ◀

Małgorzata Wieleba-Walicka

Rozporządzenie zawiera zbiór rozwiązań będących efektem kompromisów i wzajemnych uzgodnień administracji państwowej oraz strony społecznej. To początek pierwszego i ważnego etapu w całym procesie doskonalenia systemu prawa w omawianym transporcie.

oraz sposobu obliczania punktów egzaminacyjnych (§ 15), przy jednoczesnym umożliwieniu zdającym korzystania z wersji papierowych własnych, bądź udostępnionych w sali tekstów aktów prawnych.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia związane z tworzeniem przepisów o transporcie towarów niebezpiecznych w Polsce, podjęcie prac nad nowym rozporządzeniem, ich kontynuację z dużym zaangażowaniem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR), Dyrektora TDT, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, z równoczesnym, dużym zaangażowaniem stowarzyszeń DGSA, a następnie zakończenie tych prac ogłoszeniem i wejściem w życie ww. przepisów, należy ocenić zdecydowanie pozytywnie.

jest to początek pierwszego i ważnego etapu w całym procesie doskonalenia systemu prawa w omawianym transporcie. Istotnym jest również, że nowe przepisy obowiązują w nowym otoczeniu. W otoczeniu tym opublikowano przykładowe pytania

Doradztwo DGSA i prawne oraz Szkolenia dla: Przewoźników, Spedytorów i Kierowców

ADR, CPC, DGSA, BHP, Czas pracy i jazdy

Pracownia psychologiczna

www.buch-car.pl tel.: 22 7 253 179

Inwigilacja, czy próba uzdrowienia transportu drogowego?

Najnowsza dyrektywa Parlamentu Europejskiego

Od kilkunastu miesięcy da się zauważyć wiele czynników, które co chwila sięją groźę wśród firm działających na rynku z branży TSL. W 2014 r. zaczęło się od tragicznej w skutkach uchwały Sądu Najwyższego w sprawie ryczałtów za noclegi. 1 stycznia 2015 r. okazał się przełomową datą w zakresie jedności Unii Europejskiej i swobody świadczenia usług.

Coraz częściej słyszymy jak nowe kraje próbują ograniczyć możliwość świadczenia usług transportowych przez firmy z Centralnej Europy, a tymczasem dodatkowe zagrożenia pochodzi nadchodzą z Brukseli.

w wydawnictwach branżowych, przyćmił kolejne zmiany jakie funduje polskim przewoźnikom unijny ustawodawca.

29 kwietnia 2015 r. uchwalono dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2015/719. Gdyby poprzestać jedynie na

nia w ruchu międzynarodowym”, można by odnieść złudne wrażenie, że nic istotnego dyrektywa 2015/719 nie wnosi do życia firm transportowych.

Rewolucyjne nowinki

Okazuje się jednak, że wraz z kilkoma bardzo korzystnymi zmianami mającymi na celu ułatwienie i propagowanie transportu intermodalnego, wprowadza się także liczne nowinki, które w praktyce mogą okazać się rewolucyjne, nie tylko dla przewoźników, ale także dla nadawców.

Pierwsze zdania preambuły dyrektywy odnoszą się do potrzeby ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowania ustawodawstwa w tym zakresie do zmian technologicznych i zmieniających się potrzeb rynkowych. W dalszym etapie mówi się o ulepszaniu aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych, dopuszczeniu nowego wyprofilowania kabin w pojazdach, które pozwolą na absorbowanie energii w przypadku zderzenia. Hołduje się także wszelkim rozwiązaniom w zakresie napędzania paliwami alternatywnymi, zwiększa się długość pojazdów dostosowanych do operacji transportu intermodalnego, który pośrednio zwiększy wolumen w transporcie kolejowym. W dalszej części dyrektywy nakreślono mniej lub bardziej precyzyjne zmiany i kierunki w jakich państwa członkowskie będą musiały podążać w najbliższych latach. Preambuła stanowi, iż państwa członkowskie muszą odpowiednio rozwiązać problem naruszeń związanych z przeciążaniem pojazdów, aby uniknąć zakłóceń konkurencji i zapewnić bezpieczeństwo na drogach. W tym celu do dnia 27 maja 2021 r. powinny być przyjęte szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopo-

Wraz z kilkoma bardzo korzystnymi zmianami mającymi na celu ułatwienie i propagowanie transportu intermodalnego, wprowadza się także liczne nowinki, które w praktyce mogą okazać się rewolucyjne.

Wiele zarzutów czyniono polskim władzom w kontekście braku odpowiedniej reakcji i obrony polskich przedsiębiorców w czasie, gdy tworzone były przepisy o stosowaniu krajowych regulacji dotyczących płacy minimalnej. MiLo(G), który zaskoczenia zawładnął wszystkimi tytułami

tytułe samej dyrektywy, która odnosi się do zmiany „dyrektywy 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się po terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciąże-



Preambuła stanowi, iż państwa członkowskie muszą odpowiednio rozwiązać problem naruszeń związanych z przeciążaniem pojazdów, aby uniknąć zakłóceń konkurencji i zapewnić bezpieczeństwo na drogach



Łukasz Chwalczuk

wspólnik w Kancelarii Prawnej Iuridica, prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego

dobniej przekroczyły odpowiednie limity masy i w związku z tym powinny zostać poddane kontroli. Dyrektywa 2015/719 reguluje, że takie ustalenia mogą zostać dokonane za pomocą mechanizmów ważących, zamontowanych w infrastrukturze drogowej lub za pomocą umieszczonych w pojeździe czujników przekazujących

Bardzo istotnym zagadnieniem jest wskazanie kierunku legislacyjnego w jakim powinno zmierzać ustawodawstwo w krajach członkowskich.

odpowiednim organom dane na odległość. Dane przesyłane przez czujniki zamontowane w pojeździe powinny być także dostępne dla kierowcy, a co roku każde państwo członkowskie powinno przeprowadzić odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów, proporcjonalnie do całkowitej liczby pojazdów poddanych kontroli. Z kolei wdrożenie punktu kontaktowego ma służyć wymianie informacji pomiędzy organami ze wszystkich państw członkowskich. Przewidziano także, że państwo członkowskie nie może wymagać instalacji pokładowych urządzeń ważących w pojazdach, ani zespołach pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. Aby uniknąć ewentualnych zastrzeżeń co do precyzji wskazań dostępnych na automatycznych urządzeniach, muszą być one certyfikowane. Jedynie w przypadku, gdy urządzenia będą stosowane wyłącznie do identyfikacji, można odstąpić od wymogu

certyfikacji urządzeń pokładowych. Niezawodność, precyzja i interoperacyjność to podstawowe cechy jakimi powinno charakteryzować się urządzenie pokładowe.

Parlament Europejski przewidział także, że w ciągu roku (do 27 maja 2016)

logiczne w pojazdach, w celu poprawienia ich efektywności energetycznej, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, zwłaszcza nie zmniejszających skuteczności ochrony przed wjechaniem pod pojazd.

Wdrożenie punktu kontaktowego ma służyć wymianie informacji pomiędzy organami ze wszystkich państw członkowskich.

Komisja Europejska przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności zgodności we wszystkich typach pojazdów. Wymieniono także konkretne normy DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego oraz certyfikaty ISO, którymi powinny charakteryzować się interfejsy służące komunikowaniu i wymianie informacji pomiędzy organami kontrolnymi państw członkowskich.

Zachęta do inwestycji w nowe rozwiązania

Dyrektywa ma na celu zachęcić producentów oraz użytkowników pojazdów do inwestowania w nowe rozwiązania techno-

Paliwa alternatywne = zwiększenie DMC

W celu zmniejszenia emisji spalin dyrektywa 2015/719 umożliwia zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu napędzanego paliwem alternatywnym. Zwiększenie tej wartości nie może jednak powodować zwiększenia dopuszczalnego nacisku osi, co może w praktyce znacząco ograniczyć znaczenie tej zmiany. Już teraz dochodzi do bardzo częstych naruszeń przepisów o dopuszczalnym nacisku osi. Przypadki, gdy załadowano mniej niż 24 tony ładunku, a mimo wszystko przekroczono dopuszczalny nacisk osi, zdarzają się stosunkowo często. Nacisk osi napędowej, która najprawdopodobniej zostanie bardziej dociążona przez zastosowanie nowych możliwości napędzania paliwem alternatywnym, może być głównym wyzwaniem dla konstruktorów najnowszych ciągników siodłowych.

Nadawca też odpowiedzialny

Bardzo istotnym zagadnieniem jest wskazanie kierunku legislacyjnego w jakim powinno zmierzać ustawodawstwo w kra-



Do dnia 27 maja 2021 r. powinny być przyjęte szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły odpowiednie limity masy i w związku z tym powinny zostać poddane kontroli



Parlament Europejski przewidział także, że w ciągu roku (do 27 maja 2016) Komisja Europejska przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy, zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności zgodności we wszystkich typach pojazdów

jach członkowskich. Art. 10f Dyrektywy 2015/719 stanowi, iż w przypadku transportów kontenerów i nadwozi wymiennych państwa członkowskie ustanawiają przepisy, które wymagają, aby:

1. wysyłający przekazał przewoźnikowi deklarację wskazującą masę transportowanego kontenera lub nadwozia;
2. przewoźnik zapewnił dostęp do całej odpowiedniej dokumentacji przekazanej przez wysyłającego.

Wdrożenie tych regulacji musi być poparte odpowiednią sankcją nałożoną zarówno na wysyłającego, jak i na prze-

woźnika, zależnie od przypadku, gdy przewoźnik nie udzielił informacji lub gdy dane podane przez wysyłającego okazały się niepoprawne, a pojazd lub zespół przekroczył dozwolone normy.

W omawianej dyrektywie odpowiedzialność przewoźnika oparta jest o niedostępność dokumentów, a nie jak to miało miejsce dotychczas o przekroczenie norm dotyczących masy całkowitej.

Dyrektywa unijna wymaga implementowania jej w krajach członkowskich, ale jej charakter i cel jest niezaprzeczalny. W końcu ustawodawca unijny przyjął do świadomości, że nie jest wyłącznie w interesie przewoźnika przeładowywanie pojazdów lub przewożenie ładunków niezgodnie z przepisami. Naciski i presja jaką nakładają wysyłający w celu przewiezienia większej ilości ładunków przy użyciu tej samej ilości pojazdów, jest bardzo duża. Z kolei wdrażanie systemów mających na celu inwigilację i kontroling pojazdów, może być odbierane sceptycznie zarówno przez firmy transportowe, jak i przez kierowców, którzy będą podlegać ciągłemu dozorowi. Praktyczne rozwiązania i przepisy wykonawcze powinny być stworzone i wdrożone przez organy państwowe, więc od aktywności konkretnych reprezentantów grup przedsiębiorców (wysyłających lub przewoźników) będzie zależał końcowy charakter tych regulacji. Może się okazać, że reprezentacja nadawców i producentów znacznie lepiej zadba o interesy swoich członków, przez co zładogdą ogólny charakter przepisów jakie powinny być wdrożone na podstawie ogólnych zasad wynikających z Dyrektywy 2015/719. <

Łukasz Chwalczuk



W celu zmniejszenia emisji spalin dyrektywa 2015/719 umożliwiła zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu napędzanego paliwem alternatywnym. Zwiększenie tej wartości nie może jednak powodować zwiększenia dopuszczalnego nacisku osi. Praktyczne rozwiązania i przepisy wykonawcze powinny być stworzone i wdrożone przez organy państwowe, więc od aktywności konkretnych reprezentantów grup przedsiębiorców będzie zależał końcowy charakter tych regulacji

Umowa spedycji – czynniki decydujące o odpowiedzialności spedytora

Część II. Co jest ważne przy zawieraniu umów spedycji

W części I zostały szczegółowo omówione najistotniejsze elementy umów spedycji (numer czerwcowy TSL Biznes), które wynikają z podstawowej kodeksowej regulacji określonej w art. 794. ust. 1. k.c., tj. wysyłanie i odbiór przesyłki oraz inne usługi związane z przewozem przesyłki. Wykazano również, że organizacja przewozu może stanowić czynność spedycyjną stanowiącą inną usługę związaną z przewozem przesyłki oraz zwrócono uwagę na inne aspekty zawieranych umów, które mają decydujący wpływ na kwalifikację przedmiotową umowy.

W tej części poruszymy następujące tematy:

- Brak uprawnień spedytora a kwalifikacja umowy;
- Umowa zawarta z przewoźnikiem to nie umowa spedycji;
- Przewóz wykonywany w ramach usług spedycyjnych – przewoźnik faktyczny;
- Przewoźnik umowny – o wadach umów spedycyjnych;
- W imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie – czy to jest istotne?
- Spedytor jako dający zlecenie (zleceniodawca).

Brak uprawnień spedytora a kwalifikacja umowy

Ważnym elementem mającym wpływ na ocenę charakteru umowy jest kwalifikacja podmiotowa umowy spedycji. Z uwagi na

to, że umowa spedycji jest umową kwalifikowaną, może ją zawrzeć wyłącznie przedsiębiorca zajmujący się świadczeniem usług spedycyjnych. Przyjmuje się, że musi to być profesjonalista, który dodatkowo musi posiadać kwalifikacje formalne, czyli stosowne uprawnienia do prowadzenia działalności spedycyjnej, nabyte na podsta-

Cz. II, pkt. 2, Warszawa 2014; również *L. Ogiegło* [w:] System prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 911, por.; też *M. Sycho-wicz* [w:] *G. Bieniek* (red.) Komentarz, s. 721; *Z. Gawlik* [w:] *A. Kidyba* (red.) KC. Komentarz, s. 835).

Zgodnie z art. 794 § 1 k.c., przez umowę spedycji spedytora zobowiązuje się za

Z uwagi na to, że umowa spedycji jest umową kwalifikowaną, może ją zawrzeć wyłącznie przedsiębiorca zajmujący się świadczeniem usług spedycyjnych.

wie przepisów administracyjnych. Wyklucza to jednocześnie możliwość świadczenia usług spedycyjnych przez podmioty, które nie prowadzą przedsiębiorstwa spedycyjnego (patrz: *E. Gniewek, P. Machnikowski* (red.) Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6,

wynagrodzeniem, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Z treści art. 794 § 1 k.c. jednoznacznie wynika, że stroną umowy spedycji zobowiązaną do świadczenia usług spedycyjnych może być jedynie spedytora. W roli spedytora może występować jednak tylko i wyłącznie osoba lub podmiot stale, zawodowo i zarobkowo trudniący się wykonywaniem usług spedycyjnych (patrz: *J. Rajski* Prawo zobowiązań – część szczegółowa, wyd. 3, 2011), a dodatkowo świadczący usługi spedycyjne w zakresie prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej (patrz: *K. Osajda* Kodeks cywilny. Komentarz, wyd. 10, 2014). Zaciągnięcie zobowiązania do świadczenia usług spedycyjnych przez osobę lub podmiot nieprowadzący przedsiębiorstwa spedycyjnego spowoduje, że zawarta umowa nie będzie stanowić umowy spedycji w rozumieniu kodeksu cywilnego. Będzie ona kwalifikowana jako inna umowa nazwana (np. umowa przechowania, składu) lub jako umowa nienazwana, do której odpowiednie zastosowanie znajdują



Jeżeli do wykonania usług spedycyjnych zobowiąże się osoba lub podmiot niemający kwalifikacji spedytora, stosownych uprawnień, albo osoba lub podmiot w zakresie wykraczającym poza przedmiot działania swego przedsiębiorstwa, to umowa taka nie może być uznana za umowę spedycji



Jerzy Różyk

Ponad 29 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 14 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

przepisy o zleceniu (patrz: *K. Osajda* Kodeks cywilny. Komentarz, wyd. 10, 2014; również *M. Sychowicz*, [w:] *Bieniek* Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, 2011, t. II, art. 794, pkt 2).

Zgodnie z prezentowanym powyżej poglądem, działalność spedycyjną mogą prowadzić wyłącznie przedsiębiorcy, którzy:

- ▶ W zakresie przewozów drogowych wykonywanych pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej (powyżej) 3,5 tony:
 - prowadzą działalność gospodarczą w zakresie spedycji – w praktyce w CEIDG lub KRS mają wpisany odpowiedni kod PKD (w tym przypadku: 52.21.Z i/lub 52.29.C),
 - posiadają ważną licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, wydaną przed 15 sierpnia 2013 r. lub licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, wydaną po 15 sierpnia 2013 r.
- ▶ W zakresie przewozów drogowych wykonywanych pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej (do) 3,5 tony:
 - prowadzą działalność gospodarczą w zakresie spedycji – w praktyce w CEIDG lub KRS mają wpisany odpowiedni kod PKD (w tym przypadku: 52.21.Z i/lub 52.29.C).

Wykonywanie spedycji (lub, jak kto woli, pośrednictwa przy przewozie rzeczy) jest nierozdzielnie związane z działalnością gospodarczą. Wynika to wprost z art. 4. ust. 3.lit. b) ustawy o transporcie drogowym i art. 794. ust. 1. kodeksu cywilnego oraz z licznych opracowań i komentarzy do kodeksu cywilnego. Jeżeli zatem do wykonania usług spedycyjnych zobowiąże się osoba lub podmiot niemający kwalifikacji spedytora, stosownych uprawnień, albo osoba lub podmiot w zakresie wykra-

lub odbiorca przesyłki, a także spedytory działający na ich zlecenie i w ich imieniu. W praktyce transportowej bardzo często zdarza się, że dającym zlecenie może być również przewoźnik, który otrzymał zlecenie przewozu od innego spedytora, czego nie ocenił i często nie jest świadomy. W środowisku transportowym utarł się błędny pogląd, że poprzez tzw. „odsprzedaż zleceń” przewoźnik z automatu staje się spedytorem. Jeżeli zatem dającym zlecenie jest przewoźnik, nie można wykluczyć, że może on chcieć zawrzeć z naszym spedytorem umowę spedycji. To może spowodować, że pomiędzy przewoźnikiem a spedytorem zostanie zawar-

W roli spedytora może występować tylko i wyłącznie osoba lub podmiot stale, zawodowo i zarobkowo trudniący się wykonywaniem usług spedycyjnych, a dodatkowo świadczący usługi spedycyjne w zakresie prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej.

czającym poza przedmiot działania swego przedsiębiorstwa, to umowa taka nie może być uznana za umowę spedycji.

Umowa zawarta z przewoźnikiem to nie umowa spedycji

Jak już wspomniano powyżej, dającym zlecenie (zleceniodawcą) może być nadawca

ta umowa, która będzie posiadała cechy umowy spedycji i za taką będzie mogła być uznana. Należy jednak wyraźnie wskazać, że na ustalenie zakresu przedmiotowego umowy spedycji nie ma wpływu zakres prowadzonej działalności gospodarczej podmiotu uprawnionego do świadczenia usług spedycyjnych, gdyż z samego faktu, że podmiot zajmuje się spedycją nie



Zleceniodawcą może być nadawca lub odbiorca przesyłki, a także spedytory działający na ich zlecenie i w ich imieniu. W praktyce transportowej bardzo często zdarza się, że dającym zlecenie może być również przewoźnik, który otrzymał zlecenie przewozu od innego spedytora, czego nie ocenił



Zawarcie z przewoźnikiem umowy spedycji nie oznacza, że taka umowa jest nieważna, gdyż może ona dotyczyć czynności, które mogą mieć charakter zarówno przewozowy, jak też spedycyjny albo wynikający z innego stosunku cywilno-prawnego

wynika, że każda z zawieranych przez niego umów jest umową spedycji (patrz: *J. Rajski* Prawo zobowiązań – część szczegółowa, wyd. 3, 2011). Zdaniem Marka Sychowicza, spedytor podejmujący się na zlecenie przewoźnika wysłania przesyłki lub wykonania usług związanych z jej prze-

zawarcie ubezpieczenia cargo, zorganizowanie odprawy celnej, czy też dodatkowe uzgodnienia ze zlecającym lub odbiorcą, a w szczególności do wysłania przesyłki (patrz: *E. Gniewek, P. Machnikowski* (red.) Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014; również *L. Ogieńko* [w:] Sys-

nie w umowie tych czynności nie będzie stanowił przedmiotu umowy spedycji, ich wykonanie będzie stanowiło przedmiot umowy przechowania lub zlecenia (patrz: *K. Pietrzykowski* (red.) Kodeks cywilny. Komentarz. T. 2, Wyd. 8, Warszawa 2015; również *E. Gniewek, P. Machnikowski* (red.) Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014).

Reasumując, zawarcie z przewoźnikiem umowy spedycji nie oznacza, że taka umowa jest nieważna, gdyż może ona dotyczyć czynności, które mogą mieć charakter zarówno przewozowy, jak też spedycyjny, albo wynikający z innego stosunku cywilno-prawnego.

W opisanej sytuacji należy zatem zwracać uwagę na to, kto jest dającym zlecenie, jaką umowę zawarł on ze swoim zleceniodawcą i co jest przedmiotem zawartej z nim umowy. W niektórych okolicznościach zawarta umowa może być bowiem uznana przez strony lub sąd za umowę przewozu, co będzie rozszerzało zakres odpowiedzialności spedytora o ryzyka, których przyjąć nie zamierzał i nie ubezpieczył. W takim przypadku, w razie wystąpienia szkody w przesyłce w czasie przewozu, na spedytorze będzie spoczywał obowiązek odszkodowawczy, a przy braku odpowiedniego ubezpieczenia (np. OC przewoźnika umownego) – obowiązek zapłacenia odszkodowania.

Przewóz wykonywany w ramach usług spedycyjnych – przewoźnik faktyczny

Usługi przewozowe nie należą do usług spedycyjnych. Zgodnie z art. 800 k.c., spedytor może sam dokonać przewozu. Dotyczy to sytuacji, gdy spedytor dokonuje przewozu własnymi środkami transportu, czego skutkiem jest to, że w tym zakresie uzyskuje on prawa i obowiązki przewoźnika. Spedytor nie traci przy tym statusu spedytora, a zawarta umowa spedycji zachowuje swój spedycyjny charakter, gdyż mamy tutaj do czynienia z powstaniem stosunku zobowiązaniowego, który łączy w sobie treść dwóch typów stosunków obligacyjnych: przewozu i spedycji. W tej sytuacji, w zakresie dotyczącym wykonania usługi przewozu spedytor będzie ponosił odpowiedzialność jak przewoźnik, natomiast w zakresie dotyczącym wykonania

Na ustalanie zakresu przedmiotowego umowy spedycji nie ma wpływu zakres prowadzonej działalności gospodarczej podmiotu uprawnionego do świadczenia usług spedycyjnych.

wozem, jest podwykonawcą tego przewoźnika, a nie stroną umowy spedycji (patrz: *M. Sychowicz*, [w:] *Bieniek* Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, 2011, t. II, art. 794, pkt 2). Oznaczać to może, że każda umowa zawarta z przewoźnikiem będzie umową przewozu.

O ile można zgodzić się z tezą prof. Jerzego Rajskiego, trudno jest zaakceptować stanowisko zaprezentowane przez Marka Sychowicza, gdyż zawarcie umowy przewozu nie wyklucza zawarcia równoległe umowy spedycji lub innej umowy cywilno-prawnej. Zobowiązanie spedytora do dokonania przewozu przesyłki nie stoi bowiem w sprzeczności z zobowiązaniem do dokonania innych usług związanych z przewozem tej samej przesyłki stanowiących czynności spedycyjne, jak np.

tem prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 909; również *T. Szancilo* Przegląd Sądowy, listopad-grudzień 2012, za *W. Górskim* Prawo transportowe, Szczecin 1993; a także wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 19 grudnia 2007 r., VI ACa 400/07, OSA 2009, nr 12, s. 42).

Analogicznie jest w przypadku otrzymania zlecenia na dokonanie przewozu i np. składowanie przesyłki lub wykonanie czynności rozładunkowych i załadunkowych. Ponieważ samodzielne występowa-

Zawarcie umowy przewozu nie wyklucza zawarcia równoległe umowy spedycji lub innej umowy cywilno-prawnej.

usług o charakterze stricte spedycyjnym, będzie ponosił odpowiedzialność jak spedytor. Przy innych czynnościach odpowiedzialność będzie uzależniona od kwalifikacji umowy.

Przewoźnik umowy – o wadach umów spedycyjnych

Jak już wspomniano, na ustalanie zakresu przedmiotowego umowy spedycji nie ma wpływu zakres działalności gospodarczej prowadzonej przez spedytora, gdyż z samego faktu, że zajmuje się on spedycją nie wynika, że każda z zawieranych przez niego umów jest umową spedycji. O zakresie odpowiedzialności nie decyduje zatem rodzaj wykonywanej działalności, a charakter zawartej umowy. Dlatego też wielu

poprzez przyjęcie przez spedytora zlecenia przewozu, zobowiązanie się do wykonania przewozu w zawartej umowie spedycji, lub gdy zlecającym jest podmiot, który zawarł umowę przewozu.

Odrębną kategorią jest wpisanie spedytora jako przewoźnika w list przewozowy. Istnieje bowiem pogląd, który wyznaje spora grupa prawników oraz większość zakładów ubezpieczeń, że list przewozowy stanowi nie tyle główny, a jedyny dokument potwierdzający zawarcie umowy przewozu. Gdyby tę tezę przyjąć za słuszną przez sam fakt wpisania w list przewozowy, spedytor niezależnie od swojej woli automatycznie stawałby się stroną umowy przewozu. Zawarcie umowy przewozu to czynność prawna, która potwierdza wolę stron umowy, co zazwyczaj nie ma miej-

Dającym zlecenie może być również spedytor, jeżeli przy wykonywaniu usługi spedycyjnej posłuży się innym spedytorem (podwykonawcą).

spedytorów, którzy w zawartych umowach zobowiązują się do dokonywania przewozów, ponosi odpowiedzialność nie jak spedytor, a jak klasyczny przewoźnik. Wynika to z kilku przesłanek. Jedną z nich jest świadome zawieranie przez spedytorów umów przewozu, albowiem większość zamawiających poszukuje przewoźników, a nie spedytorów i dużo łatwiej jest pozyskać zlecenie na przewóz. Ponieważ tacy spedytorzy sami nie wykonują przewozów, stają się przez to tzw. przewoźnikami umownymi. Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej, niezależnie od zakresu prowadzonej działalności, ponoszą oni odpowiedzialność jak przewoźnicy. I nie ma tutaj znaczenia, że nie mają do tego wymaganych uprawnień – ich odpowiedzialność określa nie kodeks cywilny, a stosowne prawo przewozowe. Kolejną przesłanką jest zawieranie umów z takimi zamawiającymi, którzy zawarli ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu, zobowiązali się do wykonania umów przewozu i występują już w roli przewoźników. Zdaniem wielu autorów komentarzy do art. 794 kodeksu cywilnego, tacy spedytorzy są podwykonawcami przewoźników i również ponoszą odpowiedzialność jak przewoźnik (patrz: *M. Sychowicz, [w:] Bienenk Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, 2011, t. II, art. 794, pkt 2; również J. Rajska Prawo zobowiązań – część szczegółowa, wyd. 3, 2011*). Wejście spedytora w prawa i obowiązki przewoźnika umownego może zatem nastąpić

w opisanym przypadku, gdyż spedytor dowiaduje się o tym fakcie dopiero przy rozliczaniu należności za wykonaną usługę i otrzymaniu od przewoźnika listu przewozowego. Pomimo, że praktycy uznają umowę zawartą pomiędzy stronami za nadrzędną nad listem przewozowym, istnieje zagrożenie, że spedytor zostanie przez sąd lub przez zakład ubezpieczeń uznany za przewoźnika, co będzie skutkowało albo przyjęciem odpowiedzialności za ewentualną szkodę, albo odmową odszkodowania z polisy OC spedytora.

W imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie – czy to jest istotne?

Zgodnie z art. 794. § 2. k.c., wykonując usługę spedycyjną, spedytor może działać w imieniu własnym lub w imieniu dającego zlecenie (zleceniodawcy). Zawsze jednak spedytor działa na rzecz dającego zlecenie. W pierwszym przypadku spedytor działa w charakterze zastępcy pośredniego, natomiast w drugim – zastępcy bezpośredniego. Analizując zlecenia i ramowe umowy spedycyjne, mają one najczęściej formę umów zastępstwa pośredniego, gdyż nie wynika z nich umocowanie do działania w imieniu dającego zlecenie. Oznacza to, że spedytor działa w imieniu własnym (nie jest pełnomocnikiem zleceniodawcy). Dający zlecenie, chcąc uczynić spedytora swoim pełnomocnikiem, powinien wyraźnie zapisać to w zleceniu spedycyjnym. Do wykonania umowy spedycji nie jest zatem potrzebne szczególne umocowanie (pełnomocnictwo). Spedytor może poniekąd automatycznie przystąpić do jej wykonania, bez zagrożenia, że zaniedba jakieś obowiązki i będzie ponosił z tego tytułu dodatkową odpowiedzialność.

Spedytor jako dający zlecenie (zleceniodawca)

Zgodnie z art. 331 k.c., dającym zlecenie może być każda osoba fizyczna, prawna lub upodmiotowiona jednostka organizacyjna. Dającym zlecenie może być również spedytor, jeżeli przy wykonywaniu usługi spedycyjnej posłuży się innym spedytorem (podwykonawcą). W takim układzie,



Wejście spedytora w prawa i obowiązki przewoźnika umownego może nastąpić poprzez przyjęcie przez spedytora zlecenia przewozu, zobowiązanie się do wykonania przewozu w zawartej umowie spedycji lub, gdy zlecającym jest podmiot, który zawarł umowę przewozu



Zgodnie z art. 794. § 2. k.c., wykonując usługę spedycyjną, spedytor może działać w imieniu własnym lub w imieniu dającego zlecenie (zleceniodawcy). Zawsze jednak spedytor działa na rzecz dającego zlecenie. O zakresie odpowiedzialności nie decyduje rodzaj wykonywanej działalności, a charakter zawartej umowy

spedytor zleceniodawca będzie występował w charakterze tzw. spedytora głównego, natomiast spedytor zleceniobiorca, tzw. spedytora zastępczego, pośredniego lub dalszego (patrz: J. Rajski Prawo zobowiązań – część szczegółowa, wyd. 3, 2011).

Każda umowa spedycji może być uznana za umowę przewozu lub inną umowę cywilno-prawną. Ryzyko ponoszenia przez spedytorów odpowiedzialności szerszej, niż wynika to z faktu prowadzenia działalności spedycyjnej, jest bardzo duże.

Podsumowanie

W gąszczu przepisów, komentarzy, ocen prawnych i orzeczeń sądów, trudno jest z góry przewidzieć jak zostanie oceniona dana umowa i jaka będzie wynikać z tego odpowiedzialność spedytora. Z powyższej analizy wynika jeden wniosek – każda umowa spedycji może być uznana za umowę przewozu lub inną umowę cywilno-prawną. Ryzyko ponoszenia przez spedytorów odpowiedzialności szerszej, niż wynika to z faktu prowadzenia działalności spedycyjnej, jest zatem bardzo duże. Dlatego też zawierane przez nich umowy ubezpieczenia powinny uwzględniać nie tylko standardowe ryzyka spedycyjne, ale obejmować również odpowiedzialność jaką mogą ponieść w sytuacji uzna-

nia umowy za umowę przewozu lub inną cywilno-prawną. Koniecznym wydaje się każdorazowe rozszerzanie umów OC spedytora o OC przewoźnika umownego oraz zawieranie dodatkowych umów ubezpieczenia OC w związku z prowadzoną działalnością (tzw. OC ogólnego). W przeciwnym razie polisa OC spedytora może okazać się niewystarczająca do pokrycia szkody, co będzie wiązało się z koniecznością zapłacenia odszkodowania z własnych środków. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-spedytora.info



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradczą, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług

w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

>>>> www.cds-odszkodowania.info

Kontakt:

ul. Okopowa 56 lok. 152
01 042 Warszawa

Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,
607 487 600

E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl

Wytyczne dla transportu – lipiec-sierpień 2015



Wytyczna 13/2015

viaToll – kontrola uiszczania opłat na nowo

Wraz z początkiem roku nastąpiła zmiana adresata sankcji za nieuiszczenie opłaty elektronicznej w systemie viaToll z kierującego pojazdem na właściciela/użytkownika pojazdu. Poza nielicznymi przypadkami w myśl znowelizowanej Ustawy o drogach publicznych to przewoźnicy właściciele lub posiadacze samochodów będą karani za uchybienia w płatnościach. Do tej pory kontrole mobilne i stacjonarne nie przysporzyły znacznych trudności przewoźnikom. To jednak może ulec zmianie. W dniu 24 lipca 2015 ogłoszono bowiem *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju* z dnia 2 lipca 2015 r. w sprawie kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej (DZ.U. 2015, Poz. 1030), które będzie obowiązywać od drugiego tygodnia sierpnia br. Można zatem spodziewać się, że mobilne jednostki Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie nowych przepisów

wykonawczych wzmogą kontrole drogowe. Szczególnie na nie narażeni są przewoźnicy korzystający z systemu płatności pre-paid. Brak środków na koncie lub nieterminowe uzupełnienie konta może spowodować nałożenie kary pieniężnej. Niezależnie od przyczyny nieuiszczeni opłaty każdy przypadek awarii viaBox lub problemów z zarejestrowaniem w systemie viaToll przejazdu pod bramką należy zgłaszać na infolinii viaToll telefonicznie lub za pomocą poczty elektronicznej. GITD może do pół roku po ewentualnym naruszeniu wszcząć postępowanie administracyjne w celu ukarania, wówczas przydatnym może być dowód w postaci zgłoszenia problemów technicznych w systemie viaToll.

Wytyczna 14/2015

Trybunał Konstytucyjny na straży ochrony danych osobowych kierowców i przewoźników

Rzecznik Praw Obywatelskich skierował do Trybunału Konstytucyjnego sprawę przechowywania i gromadzenia danych osobowych kierowców, którymi dysponuje GITD. Uprawnienia GITD w zakresie gromadzenia, przechowywania, udostępniania i usuwania danych wynikają z aktu rangi rozporządzenia, co w ocenie RPO jest niezgodne z Konstytucją. TK podzielił pogląd prezentowany przez wnioskodawcę i na posiedzeniu w dniu 14 lipca 2015 roku orzekł o niezgodności z Konstytucją RP przepisów przekazujących kompetencje do normowania materii dotyczących ochrony danych osobowych w aktach podustawowych. Poniżej treść komunikatu po wyroku sygn. Nr K2/13:

„Upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia sposobu, trybu oraz warunków

technicznych gromadzenia, przetwarzania, udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalonych obrazów i danych.

Przekazanie przez ustawodawcę, na podstawie art. 129g ust. 4 prawa o ruchu drogowym, do uregulowania w rozporządzeniu materii sposobu, trybu i warunków technicznych udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalonych obrazów i danych, pomimo że samo udostępnianie i usuwanie tych obrazów i danych przez Inspekcję Transportu Drogowego nie zostało objęte treścią regulacji ustawowej, jest niezgodne z konstytucją” – stwierdził Trybunał Konstytucyjny.

14 lipca 2015 r. o godz. 13.00 Trybunał Konstytucyjny rozpoznał wniosek Rzecznika Praw Obywatelskich dotyczący trybu i warunków technicznych udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalonych obrazów i danych.

Trybunał Konstytucyjny orzekł, że art. 129g ust. 4 ustawy z 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” jest niezgodny z art. 51 ust. 5 i art. 92 ust. 1 zdanie pierwsze konstytucji.

Zakwestionowany przepis traci moc obowiązującą z upływem dziewięciu miesięcy od dnia ogłoszenia wyroku w Dzienniku Ustaw.

Trybunał Konstytucyjny przypomniał, że w świetle jego orzecznictwa, prawo do ochrony danych osobowych zapisane w art. 51 konstytucji jest pewnego rodzaju wyspecjalizowaną konstrukcją służącą ochronie tych samych wartości, które zostały sformułowane w art. 47. Konstrukcja ta jest w orzecznictwie Trybunału prezentowana w następujący sposób: „prawo do prywatności, statutowane w art. 47, zagwarantowane jest m.in. w aspekcie ochrony danych osobowych, przewidzianej w art. 51. Ten ostatni, rozbudowany przepis, odwołując się aż pięciokrotnie do warunku legalności – *expressis verbis* w ust. 1, 3, 4 i 5 oraz pośrednio przez powołanie się na



Mobilne jednostki Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie nowych przepisów wykonawczych wzmogą kontrole drogowe. Szczególnie na nie narażeni są przewoźnicy korzystający z systemu płatności pre-paid. Brak środków na koncie lub nieterminowe uzupełnienie konta może spowodować nałożenie kary pieniężnej

Wytyczne dla transportu – lipiec-sierpień 2015



zasadę demokratycznego państwa prawnego w ust. 2 – stanowi też konkretyzację prawa do prywatności w aspektach proceduralnych” (Orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego sygn. U5/97, OTK 1998/4/46).

Trybunał zwrócił także uwagę na szczególny związek przetwarzania danych osobowych z godnością człowieka, który nie ogranicza się do stwierdzenia, iż jest ona podstawą wolności i praw zagwarantowanych w ustawie zasadniczej, ale wiąże się z zobowiązaniem państwa do ochrony danych jednostek.

Szczególny konstytucyjny status prawa do prywatności i wynikającego z niego prawa do ochrony danych osobowych znalazł potwierdzenie m.in. w postanowieniach art. 51 ust. 5 konstytucji, w którym została zagwarantowana ustawowa forma w odniesieniu do „gromadzenia” i „udostępniania” informacji. Oznacza to, że ustawodawca związany w tym zakresie treścią art. 51 ust. 5 konstytucji, nie może przekazać do uregulowania w drodze rozporządzenia, zasad i trybu gromadzenia oraz zasad i trybu udostępniania informacji o jednostce. Obowiązuje bowiem wyłączność ustawy.

Biorąc tylko pod uwagę dorobek orzecznicy dotyczący zakresu istotnego dla niniejszej sprawy, TK przypomniał, że rola rozporządzenia polega na konkretyzacji ustawy, a nie na jej dowolnym uzupełnianiu czy modyfikowaniu, przez uregulowanie kwestii pominiętych przez ustawodawcę, nawet jeśli przemawiałyby za tym względy celowościowe czy też potrzeby związane z rozstrzygnięciem konkretnych problemów prawnych.

Trybunał Konstytucyjny, odnosząc się do zarzutów wnioskodawcy, przypomniał także związek zaskarżonych przepisów z zasadą demokratycznego państwa prawnego, z której wynika, że w systemie prawa powszechnie obowiązującego nie może pojawić się żadna regulacja podustawowa, która nie służy wykonaniu ustaw. Przepisy wykonawcze mu-



Rzecznik Praw Obywatelskich skierował do Trybunału Konstytucyjnego sprawę przechowywania i gromadzenia danych osobowych kierowców, którymi dysponuje GITD. Uprawnienia GITD w zakresie gromadzenia, przechowywania, udostępniania i usuwania danych wynikają z aktu rangi rozporządzenia, co w ocenie RPO jest niezgodne z Konstytucją

szą pozostawać w związku merytorycznym i funkcjonalnym z rozwiązaniami ustawowymi. Tylko w ten sposób mogą być wyznaczone granice, w jakich powinna mieścić się regulacja zawarta w przepisach wykonawczych.

Szczególnie obostrzenia w zakresie wyłączności ustawy dotyczą problematyki wolności, praw i obowiązków człowieka i obywatela oraz władczych form działania administracji publicznej względem jednostki. W przypadku tego typu materii wszystkie zasadnicze elementy regulacji prawnej, powinny być określone bezpośrednio w tekście ustawy. Dotyczy to zwłaszcza ograniczeń w korzystaniu z konstytucyjnych wolności i praw, o czym mowa zarówno w art. 31 ust. 3 konstytucji, jak i w wielu przepisach normujących poszczególne wolności i prawa jednostki, w tym w art. 51 ust. 5 (por. wyrok z 10 marca 2010 r., sygn. U 5/07, OTK ZU Nr 3/A/2010, poz. 20 oraz przywołane orzecznictwo).

Rozprawie przewodniczył sędzia TK Piotr Tuleja, sprawozdawcą był sędzia TK Zbigniew Cieślak.

źródło: <http://trybunal.gov.pl/rozprawy/komunikaty-prasowe/komunikaty-po/art/8444-upowaznienie-ministra-wlasciwego-do-spraw-transportu-do-okreslenia-w-drozdze-rozporzadzenia-spos/>

**Czytaj wcześniejsze
„Wytyczne dla transportu”
www.TSL-biznes.pl/Arena561**

Treść dostępna
dla zarejestrowanych czytelników.
Rejestracja bezpłatna
na www.tsl-biznes.pl

Czytaj regularnie TSL Biznes

W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady
z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną
e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis

Lotnicze cargo przyhamowało

W 2014 r. globalne lotnicze przewozy cargo, mierzone w tonokilometrach (FTK), wzrosły o 4,5% w porównaniu do roku 2013. Wynik ten wzbudził wśród ekspertów i przewoźników nadzieję, że powietrzny fracht, po okresie kilkuletniego załamania, wszedł ponownie na ścieżkę rozwoju. Czy słusznie?

– *Niepokoje związane ze stanem gospodarki światowej i związane z tym spadek zaufania biznesu nie wpłynęły negatywnie na stan lotniczego cargo* – zapewniał Tony Tyler, dyrektor generalny IATA (Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego), podsumowując 4 lutego 2015 r., osiągnięcia poprzedniego roku. Zalecał jednocześnie pewną ostrożność przy ocenie perspektyw tego sektora transportu w roku bieżącym.

szych miesiącach 2015 r. odnotowano znaczny spadek importu i eksportu.

Gospodarka wymusza korektę

Wspomniany szef IATA Tony Tyler komentując ogłoszone przez zrzeszenie najnowsze wyniki globalnego frachtu, musiał przyznać, że branża ta „straciła rozwojową parę”. – *Niektóre podstawowe wskaźniki ekonomiczne dają pewne nadzieje, na poprawę*

A miało być inaczej. Jeszcze pod koniec ubiegłego roku eksperci TIACA (Międzynarodowego Stowarzyszenia Air Cargo), oceniali, że przewozy lotniczego cargo powinny utrzymać się na ścieżce wzrostu również w tym roku, odnotowując co najmniej wskaźnik 4,5%. Ruch cargo mierzony w mln ton wynieść miał 53,5, a przychody tej branży – 63 mld dol., zaledwie 5% mniej niż w rekordowym roku 2010. Na rzecz wzrostu działać miał przewidywany spadek realnych kosztów transportu powietrznego o 5,8%. Te optymistyczne prognozy opierały się na przekonaniu o stabilizacji globalnej gospodarki. Były też pochodną ubiegłorocznego ożywienia w światowej wymianie handlowej. Trzeba bowiem pamiętać, że o ile pod względem tonażu fracht lotniczy odpowiada zaledwie za 1% światowego handlu, to lotnictwo ma 35% udziału w przewozach towarów w ujęciu wartościowym (6,8 mld dol.).

Na dłuższych odległościach transport powietrzny pozostaje wciąż istotnym elementem logistycznego łańcucha dostaw, a jego atuty: szybkość przewozu, wiarygodność i bezpieczeństwo dają mu przewagę nad innymi formami transpor-

Niektóre podstawowe wskaźniki ekonomiczne dają pewne nadzieje na poprawę sytuacji w drugiej połowie roku, jednak zmniejszyło się zaufanie biznesu do lotniczego frachtu i spadły zamówienia eksportowe.

Zalecenie to okazało się prorocze. Według danych IATA z 1 lipca 2015 r. lotnicze przewozy towarowe w maju (w porównaniu rok do roku) odnotowały zaledwie 2,1% wzrostu, przy czym na rynkach krajowych były one nawet o 0,8% mniejsze. Gorzej niż w analogicznym miesiącu ubiegłego roku wiodło się frachtowym przewoźnikom w Północnej i Południowej Ameryce oraz w Europie. Do 2,8% spadł, dynamiczny wcześniej, trend rozwojowy w regionie Azja-Pacyfik, gdzie w pierw-

sytuacji w drugiej połowie roku, ale musimy przyznać, że zmniejszyło się zaufanie biznesu do lotniczego frachtu i spadły zamówienia eksportowe – podkreślał. Zwrócił też uwagę na potencjalnie negatywne skutki dla gospodarki ewentualnego wyjścia Grecji ze strefy euro.

O ile pod względem tonażu fracht lotniczy odpowiada zaledwie za 1% światowego handlu, to lotnictwo ma 35% udziału w przewozach towarów w ujęciu wartościowym (6,8 mld dol.).

Na Lotnisku Chopina odprawiono w minionym roku rekordowe ponad 53 tys. ton. Warszawski port obsługuje ponad 70% ruchu towarowego w Polsce



tu i zwiększając odporność na okresowe kryzysy gospodarcze. Atuty nie są jednak lotniczemu cargo na trwałe dane. Glyn Hughes, dyrektor sekcji cargo w IATA, ostrzega przed nowymi wyzwaniami stojącymi przed lotniczym frachtem. – *Dotychczasowe działania przewoźników powietrznych koncentrowały się raczej za zwiększeniu prędkości lotów, niż ogólnej poprawy działalności logistycznej* – mówił w jednym ze swych pierwszych wystąpień. – *Tymczasem coraz częściej tradycyjne, czyli wartościowe ładunki oraz łatwo psujące się towary trafiają nie do samolotów, choć te są średnio załadowane w ok. 50%, lecz na alternatywne środki transportu. Mamy dwie możliwości: możemy albo bezczynnie siedzieć i obserwować, jak tracimy kolejne ładunki, bowiem rozwiązania intermodalne dają atrakcyjne warunki transportu oceanicznego, szczególnie cenowo,*



Dwoma największymi państwami napędzającymi wzrost globalnego lotniczego cargo były Chiny i Japonia. W przewozach towarów najbardziej zyskowne okazały się farmaceutyki i towary łatwo psujące się. Na rynku spedytorów dominuje piątka: Kuehne + Nagel, Expeditors, UPS Global Forwarding, Nippon Express i Kintetsu World Express

Na ubiegłoroczne, pomyślne wyniki lotniczego cargo wpłynęły przede wszystkim przewozy w strefie Azja-Pacyfik (obejmującej m. in. Indie i Chiny) oraz Bliskiego Wschodu, na które w 2014 r. przypadało odpowiednio 46% i 29% rocznego wzrostu.

albo podejmiemy innowacyjne działania, które odwrócą niekorzystne tendencje dla lotnictwa.

Chiny siłą napędową

Na ubiegłoroczne, pomyślne wyniki lotniczego cargo wpłynęły przede wszystkim przewozy w strefie Azja-Pacyfik (obejmującej m. in. Indie i Chiny) oraz Bliskiego Wschodu, na które w 2014 r. przypadało odpowiednio 46% i 29% rocznego wzrostu. Pozostałe regiony, przede wszystkim Ameryka Łacińska – jak informowała w swym grudniowym raporcie IATA – zanotowały stosunkowo słabe wyniki. Wskaźnik wzrostu dla Ameryki Północnej to 2,4%, dla Europy 2,0%, a dla Ameryki Łacińskiej – 0,1%. Podobnie jak w 2013 r. dwoma największymi państwami napędzającymi wzrost globalnego lotniczego cargo były Chiny i Japonia. W przewozach towarów najbardziej zyskowne okazały się farmaceutyki i towary łatwo psujące się. Jeśli chodzi o spedytorów, to ich czołówka zmieniła się niewiele. Na rynku dominuje piątka: Kuehne + Nagel, Expeditors, UPS Global Forwarding, Nippon Express i Kintetsu World Express.

Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Lotniczego, biorąc pod uwa-

gę wahania koniunktury w światowej gospodarce oraz skalę globalnej wymiany handlowej, sektorowe zagrożenia i nowe wyzwania, prognozuje na pięciolecie 2014-2018 wzrost przewozów frachtu w tempie 4,1% rocznie. Natomiast Boeing, w swej ostatniej 20-letniej prognozie, przewiduje, że do roku 2033 podniebny

fracht będzie zwiększał się o 4,7% w skali rocznej, osiągając ponad dwukrotny wzrost, z 207,8 mld tonokilometrów w 2013 r. do 521,8 mld tkm w 2033. Najszybciej będzie rósł krajowy rynek chiński (6,7%) i azjatycki rynek wewnętrzny (6,5%). Rynek przewozów między Azją a Ameryką Północną oraz Europą i Azją osiągnie poziom rocznego wzrostu trochę wyższy niż średnia 4,7%, natomiast poniżej średniej znajdzie się Air cargo w Ameryce Północnej i Europie.

Wraz ze wzrostem lotniczych przewozów towarowych, spodziewane jest także blisko dwukrotne zwiększenie floty samolotów. W latach 2014-2033 dostarczonych zostanie 840 nowych samolotów cargo o wartości 240 mld dol. oraz 1330 pasażer-



Opublikowane w czerwcu ostatnie dane ACI dotyczące globalnych przewozów cargo w I kwartale 2015 r. potwierdziły rosnącą rolę hubów europejskich, z których pięć znalazło się w pierwszej dwudziestce



Największe wrażenie robią wyniki hubu Lipsk/Halle, który w ubiegłym roku obsłużył rekordowe 910 709 t. cargo i powoli zaczyna doganiać europejskich liderów

skich, przebudowanych do przewożenia towarów. 52% tych dostaw zastąpi samoloty wycofywane ze służby, a reszta ma służyć do kontynuowania rozwoju. Ponad 70% nowych samolotów (590 sztuk), które mają zostać dostarczone w latach 2014-2033, to duże transportowce powyżej 80 ton, takie jak Boeing 747-8 i B777. Blisko połowa tych maszyn trafi do przewoźników strefy Azja-Pacyfik i służyć będzie do obsługi długodystansowych, międzykontynentalnych połączeń.

W Europie i w Polsce

Na światowym rynku powietrznego cargo dominują od lat wielkie porty lotnicze z Azji i Stanów Zjednoczonych oraz Dubaj. W 2013 r. w czołowej dziesiątce znalazły się również dwa duże europejskie węzły przeladunkowe: Frankfurt i lotnisko



Katowice, będące już dziś największym regionalnym portem w ruchu cargo, zamierzają w najbliższych latach stać się największym w Polsce lotniczym centrum transportowym. Służyć temu ma budowa nowego terminalu cargo wraz z infrastrukturą towarzyszącą

de Gaulle'a w Paryżu. W 2014 r., według wstępnych danych ACI (Airport Council International), Frankfurt znalazł się na 9 miejscu, a lotnisko paryskie, które odnotowało spadek przewozów o 1,8%, spadło na 13 pozycję. Amsterdamski port Schiphol umieszczono na 16, a londyńskie Heathrow na 18 miejscu.

Spśród innych portów europejskich jeden z najwyższych wskaźników wzrostu (14,3%) odnotował Istanbuł, ale największe wrażenie robią wyniki hubu Lipsk/Halle, który w ubiegłym roku obsłużył rekordowe 910 709 t. cargo i powoli zaczyna doganiać europejskich liderów.

Na światowym rynku powietrznego cargo dominują od lat wielkie porty lotnicze z Azji i Stanów Zjednoczonych oraz Dubaj.

Opublikowane w czerwcu ostatnie dane ACI dotyczące globalnych przewozów cargo w I kwartale 2015 r. potwierdziły rosnącą rolę hubów europejskich, z których pięć znalazło się w pierwszej dwudziestce. Frankfurt ze wzrostem ruchu frachtowego o 6,9% przesunął się na 8 pozycję, Paryż (7,9%) na 10 miejsce, Amsterdam był 12 z wskaźnikiem wzrostu 4,7%, Londyn 13 (3,0%) i Lipsk/Halle – 19 (6,6%).

W regionie środkowoeuropejskim, oprócz Lipska, w przewozach towarów znaczącą rolę odgrywa Wiedeń (odprawionych 277,5 tys. ton w 2014 r.), Budapeszt zbliżający się do 100 tys. ton i port Vaclava Havla w Pradze (84 tys. ton). Na Lotnisku Chopina odprawiono w minionym roku

Nowy Jork/Newark (ponad 5,2 tys. ton), Chicago (blisko 5,2 tys. ton), Kolonia (prawie 3,6 tys. ton). Największy przewoźnicy cargo na Lotnisku Chopina: PLL LOT (20,8 tys. ton), European Air Transport (7,2 tys. ton), Emirates (6,1 tys. ton), UPS Airlines (5,4 tys. ton), TNT Airways

(2,4 tys. ton). Warszawski port obsługuje ponad 70% ruchu towarowego w Polsce. Na drugim miejscu pod względem odprawionego frachtu znalazły się Pyrzowice (16,6 tys. frachtu, o 50% więcej w porównaniu z rokiem 2013). Kolejne miejsca zajęły porty lotnicze w Gdańsku, Wrocławiu Łodzi i w Krakowie.

Katowice, będące już dziś największym regionalnym portem w ruchu cargo, zamierzają w najbliższych latach stać się największym w Polsce lotniczym centrum transportowym. Służyć temu ma budowa nowego terminalu cargo wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Pod koniec listopada 2014 r. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze, zarządzające Katowice Airport,

Boeing, w swej 20-letniej prognozie, przewiduje, że do roku 2033 podniebny fracht będzie zwiększał się o 4,7% w skali rocznej, osiągając ponad dwukrotny wzrost, z 207,8 mld tonokilometrów w 2013 r. do 521,8 mld tkm w 2033.

rekordowe ponad 53 tys. ton. Nie jest to może jeszcze wielkość na miarę możliwości i ambicji warszawskiego portu, ale jak podkreśla Radosław Paruzel, zastępca dyrektora Lotniska Chopina – *Od kilku lat cargo rośnie w Warszawie w tempie 5-10% rocznie, a oferta lotniczych przewozów towarowych stale się poszerza. Z satysfakcją przyjęliśmy na przykład ponowne uruchomienie przez PLL LOT we współpracy z Cargojet połączenia all cargo do Nowego Jorku. Zainteresowanie regularnym operowaniem w Warszawie wykazują również inni światowi przewoźnicy cargo. To daje nam nadzieję na dalszy dynamiczny rozwój w tym sektorze.*

Najpopularniejsze kierunki przewozów cargo z/do Warszawy wg wielkości wolumenu to: Lipsk (ponad 7,1 tys. ton), Dubaj (prawie 6,1 tys. ton),

podpisało w tej sprawie umowę z firmą Skanska SA. Obiekt ten powstanie na obszarze 11 ha, tuż przed budowaną nową płytą postojową dla samolotów cargo. Głównym najemcą w nowym terminalu będzie DHL Express (Poland). Terminal ten, o powierzchni użytkowej 10 tys. m² – dołączy do najnowocześniejszych tego typu obiektów, pełniąc jednocześnie funkcję centrum serwisowego do obsługi ekspresowych przesyłek międzynarodowych oraz sortowni dla międzynarodowych przesyłek lotniczych – podkreślają przedstawiciele portu w Pyrzowicach. Ambicje zarządzającego lotniskiem GTL na tym się nie kończą. Planuje także, kosztem 2 mld zł, rozbudowę Cargo City, specjalnej strefy mającej spowodować rozwój ruchu czarterowego i cargo. ◀

Franciszek Nietz

Wymagający czarter w trudnych warunkach

Duże wymiary przesyłki, krótki czas realizacji, miejsce nadania i dostawy oddalone od dużych portów lotniczych – w takich okolicznościach czarter na drugi koniec świata stanowi ciekawe wyzwanie logistyczne. Podjęli go pracownicy Pionu Lotniczego DB Schenker Logistics, którzy zorganizowali transport dla klienta z branży aerospace.



Fot. Olga Żulowska, DB Schenker Logistics

Klient DB Schenker Logistics chciał wysłać towar z Polski do Phoenix (USA, Arizona). Przesyłka była bardzo ważna z punktu widzenia jego biznesu i musiała zostać dostarczona na czas. Kluczowe znaczenie miał nie tylko czas dostawy, ale także cena.

Niecodzienne przedsięwzięcie

Wyzwał było jednak znacznie więcej. – *Duże wymiary opakowania, krótki czas realizacji, miejsce nadania i dostawy daleko od dużych portów lotniczych. Dodatkowo przesyłka była gotowa do wysłania dopiero w późnych godzinach popołudniowych* – wylicza Rafał Purat, kierownik produktu i Rynku Biznesu Lotniczego w DB Schenker Logistics. – *Ze względu na nietypowe wymiary, towar można było załadować jedynie na samolot szerokokadłubowy. A tego typu pasażerskimi samolotami w Polsce operują tylko dwie linie lotnicze* – dodaje.

Standardowo, przy takich gabarytach towaru, transport zająłby 3-4 dni. Jednak okoliczności były szczególne i cała operacja musiała zostać doprowadzona do końca w znacznie krótszym czasie. Nad zna-



Fot. DB Schenker Logistics

Ciągłe wyzwania

Michał René, dyrektor Biznesu Lotniczego w DB Schenker Logistics

Obsługa logistyczna klientów w transporcie lotniczym oznacza ciągłe wyzwania. Towar na ogół jest bardzo wartościowy, klientom zależy nie tylko na czasie, ale i na cenie. Aby sprostać ich wymaganiom, w DB Schenker Logistics często stosujemy dedykowane rozwiązania, dostosowane do konkretnych potrzeb. Czarter do Phoenix to jeden z przykładów takich rozwiązań. Ta skomplikowana operacja powiodła się dzięki ogromnemu zaangażowaniu kilku zespołów DB Schenker Logistics z różnych krajów oraz dobrej współpracy naszej firmy i odpowiednich służb. Każde z tych ogniw było kluczowe dla końcowego efektu, czyli zadowolenia klienta.

lezeniem najlepszego rozwiązania, przy uwzględnieniu oczekiwań klienta, pracował międzynarodowy zespół koordynowany przez Adama Gieca, koordynatora ds. rozwoju produktu i rynku w DB Schenker Logistics. W porozumieniu z DB Schenker Logistics z W. Brytanii, Niemiec i USA zaproponowano klientowi dedykowane rozwiązanie – wycarterowane połączenie lotnicze z Polski do W. Brytanii skomunikowane z komercyjnym rejsem do USA.

30 godzin w podróży

Właściwa operacja rozpoczęła się czerwcowe popołudnie. Najpierw towar przeszedł odprawę celną, a służby lotniskowe sprawdziły go pod kątem bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. Po zakończonej kontroli ładunek przewieziono na płytę lotniska. – *Na załadunek samolotu ATR 46, który przyleciał do Lublina, nie było wiele czasu. Obsługa lotniskowa na tyle sprawnie jednak poradziła sobie z zadaniami, że towar mógł odlecieć wcześniej niż to wynikało z harmonogramu* – mówi Adam Giec, odpowiedzialny za przebieg operacji.

Przesyłka trafiła najpierw na lotnisko Londyn-Stansted w Wielkiej Brytanii, tam nastąpiło nocne przyjęcie towaru i przewiezienie go na oddalone o prawie 100 km lotnisko Londyn-Heathrow. Pracownicy DB Schenker z Wielkiej Brytanii dopełnili formalności celnych oraz przygotowali przesyłkę do dalszej drogi – bezpośrednio do Phoenix w USA. Ostatecznie towar odprawiony przez DB Schenker USA trafił do odbiorcy po 30 godzinach od momentu nadania go przez klienta w Polsce. ◀

Najmłodsze lotnisko

Ireneusz Dylczyk, dyrektor handlowy, Port Lotniczy Lublin SA

Port Lotniczy Lublin to najmłodsze czynne lotnisko regionalne obsługujące ruch pasażerski i cargo. Obszar bezpośredniego oddziaływania to mieszkańcy i producenci, od których na lotnisko można dojechać w 90 min. Średnio miesięcznie obsługujemy kilka specjalistycznych lotów cargo. Lot czarterowy wiąże się z wieloma wyzwaniami – najważniejsze to obsłużenie ładunków bez dedykowanej infrastruktury w postaci terminala oraz zastosowanie specjalnych procedur związanych z odprawą towaru. Dzięki współpracy pomiędzy operatorem logistycznym, lotniskiem i służbami państwowymi jesteśmy w stanie przeprowadzić tego typu operacje, oszczędzając czas i unikając zbędnych, czasochłonnych procedur.



Fot. Port Lotniczy Lublin

Skarb Państwa inwestuje w terminal kurierski

Po czterech latach negocjacji, 11 maja, LS Airport Services – spółka z większościowym udziałem Skarbu Państwa – i DHL Express Poland podpisały umowę na budowę najnowocześniejszego międzynarodowego lotniczego terminala kurierskiego w Polsce. Szacunkowa wartość inwestycji to 65 mln zł.

Umowa zawarta pomiędzy LS Airport Services S.A., który jest największym dostawcą usług na rynku cargo w Polsce i globalną firmą logistyczną DHL, dotyczy budowy międzynarodowego lotniczego terminala kurierskiego wraz z całą infrastrukturą. Powierzchnia całkowita obiektu wyniesie blisko 7 tys. m², a koszt inwestycji szacowany jest na 65 mln zł. Planowana współpraca znacząco wpłynie na wzrost wartości aktywów spółki Skarbu Państwa oraz skut-

na w związku z rosnącym zapotrzebowaniem rynku lotniczego i logistycznego w Polsce, a budowany terminal z powodzeniem będzie mógł konkurować z wiodącymi portami lotniczymi cargo.

Na warszawskim Okęciu

Międzynarodowy lotniczy terminal kurierski powstanie w Warszawie, przy ul. Wirażowej, na terenie należącym do LS Airport Services, zlokalizowanym w bezpośrednim

LS Airport Services S.A.

- ▶ Spółka z większościowym udziałem Skarbu Państwa, która jest największą w Polsce firmą handlingową zapewniającą obsługę ponad pięćdziesięciu przewoźnikom lotniczym z całego świata.
- ▶ Oferuje obsługę lotów pasażerskich, prywatnych, biznesowych, wojskowych i rządowych.
- ▶ Posiada 70% udział w rynku Portu Lotniczego w Warszawie, prawie 50% w rynku na lotnisku w Krakowie-Balicach oraz około 100% w rynku lotniska w Modlinie. Realizuje obsługę naziemną samolotów także na lotnisku w Katowicach pod szyldem LS Technics.

Powierzchnia całkowita obiektu wyniesie blisko 7 tys. m², a koszt inwestycji szacowany jest na 65 mln zł.

kować będzie powstaniem najnowocześniejszej jednostki operacyjnej wśród lotnisk w Polsce z największym wolumenem międzynarodowych przesyłek kurierskich. Umowa została zawarta przy wsparciu Agencji Rozwoju Przemysłu.

Zdaniem Rafała Baniaka, będącego podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa, inwestycja ta jest potrzeb-

szą sąsiedztwie międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina. Na terenie inwestycji, cej 7 tys. m², powstanie agencja celna, magazyn i biuro główne. W godzinę sortowanych będzie około 7 tys. paczek, a każdy kurier będzie mógł podjechać pod jedną ze 100 bram. W obiekcie, posiadającym certyfikat bezpieczeństwa TAP-a i nowoczesny punkt obsługi klienta, docelowo ma pracować 350 osób.

Nowy kompleks niewątpliwie umocni pozycję stolicy na rynku cargo lotniczego, zwłaszcza, że z czasem możliwe będzie rozszerzenie jego funkcjonalności o obsługę innych krajów, tak jak ma to już miejsce

naszych działań było oferowanie usług handlingowych, zapewniając naziemną obsługę liniom lotniczym. Dzięki nowej inwestycji poszerzymy obszar naszych działań o możliwość oferowania powierzchni magazynowych, co w znaczny sposób przełoży się na dochody spółki. Budowa lotniczego terminala kurierskiego z pewnością przyciągnie kolejnych inwestorów, co pozwoli na wykorzystanie terenów około lotniskowych, którymi dysponujemy – podkreśla Marcin Opaliński, prezes zarządu LS Airport Services.

Nowy kompleks umocni pozycję stolicy na rynku cargo lotniczego, a z czasem możliwe będzie rozszerzenie jego funkcjonalności o obsługę innych krajów.

na lotniskach w Gdańsku oraz Katowicach. Inwestycja korzystnie wpłynie na wymianę handlową, ułatwiając pracę polskim importerom oraz eksporterom.

– Zawarta przez LS Airport Services umowa jest krokiem w dywersyfikacji świadczonych usług. Do tej pory rdzeniem

Realizacja projektu wpisuje się w program aktywizacji terenów około lotniskowych należących do spółki LS Airport Services. Na powodzenie przedsięwzięcia wpłynęły takie czynniki jak: bardzo dobra znajomość specyfiki branży lotniczej, dostępność optymalnej lokalizacji, posiadane



Prezes zarządu LS Airport Services Marcin Opaliński (od lewej) i prezes zarządu DHL Express (Poland) Tomasz Buraś

przez spółkę nieruchomości oraz finansowe i merytoryczne wsparcie udzielone przez Agencję Rozwoju Przemysłu.

Część programu DHL

DHL Express na rynku polskim ma już 24-letnie doświadczenie i ciągle się rozwija. Jeśli chodzi o część międzynarodową, to już dziś obsługuje 120 tys. połączeń do ponad 220 krajów i terytoriów, korzystając przy tym z 3 samolotów, 6 sortowni międzynarodowych (gatewaye lotnicze i drogowe), 25 terminali międzynarodowych i 6 własnych agencji celnych. W 2015 r. głównymi kierunkami, które obsługuje są: w eksporcie – Niemcy, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Francja, Chiny i Włochy, a w imporcie – Chiny, Stany Zjednoczone, Honkong, Niemcy, Włochy i Tajwan. Stale jednak dochodzą nowe kierunki.

Budowa obiektu przeznaczonego do obsługi międzynarodowych usług lotniczych w Warszawie jest też częścią największego programu inwestycyjnego prowadzonego w ostatnich latach przez

DHL Express (Poland)

- ▶ Jedną z pięciu dywizji międzynarodowej sieci logistycznej DHL, która jest częścią Grupy Deutsche Post DHL.
- ▶ Lider polskiego rynku ekspresowych przesyłek, który świadczy kompleksowe usługi w zakresie międzynarodowych oraz krajowych przesyłek ekspresowych dla firm i osób prywatnych.
- ▶ Sieć DHL Express obejmuje ponad 220 krajów i terytoriów, ponad 500 lotnisk na świecie, 3 globalne centra przeładunkowe i 15 regionalnych.
- ▶ Zapewnia usługi kurierskie i ekspresowe firmom i klientom prywatnym, których w sumie jest około 2,6 mln. 92% klientów należy do sektora MŚP.

DHL w Europie. W ramach niego uruchomiono między innymi inwestycje na lotnisku Heathrow w Londynie, w hubach przeładunkowych w Lipsku, Bratysławie, Pradze czy Stambule. Inwestycja w Warszawie jest kolejnym kluczowym etapem realizacji programu i największym jak dotąd przedsięwzięciem DHL Express w Europie Środkowej. Największym w wielu aspektach, zarówno pod względem nakładów finansowych jak i możliwości operacyjnych.

– Z perspektywy 24-letniej obecności DHL w Polsce, budowa największego

i najnowocześniejszego do tej pory obiektu DHL Express jest kluczową inwestycją w skali krajowej i europejskiej. Korzystną dla rozwoju działalności naszej firmy, ale przede wszystkim dającą większe możliwości dla wzrostu wymiany handlowej eksporterom i importerom w kraju. Inwestycja ta, stworzy nowe perspektywy rozwoju współpracy międzynarodowej naszym stałym i przyszłym klientom, umożliwiając im obecność na ponad 220 rynkach – mówi Tomasz Buraś, prezes zarządu DHL Express (Poland). ◀

EH

KUP BILET
JUŻ DZIŚ!

Targi Outsourcingu

Innowacje dla Twojego Biznesu!

14-15.X.2015
Centrum Expo XXI
Warszawa



ZOSTAŃ
SUPERPRZEDSIĘBIORCĄ



POZNAJ 12 SEKTORÓW
BRANŻY OUTSOURCINGU
W JEDNYM MIEJSCU



WEŹ UDZIAŁ W NAJWAŻNIEJSZYM
WYDARZENIU BIZNESOWYM
W POLSCE



POZYSKAJ
WARTOŚCIOWE
KONTAKTY BIZNESOWE



WEŹ UDZIAŁ
W KONFERENCJACH
I SPOTKANIACH BRANŻOWYCH



ZOPTYMALIZUJ PROCESY
SWOJEJ DZIAŁALNOŚCI



POZNAJ BOGATĄ GAMĘ
INNOWACYJNYCH USŁUG
OUTSOURCINGOWYCH



WEŹ UDZIAŁ
W NETWORKINGU
I BIZNES SPEED DATINGU

Więcej informacji na temat konferencji oraz **Gali rozdania Złotych Puzzli** na stronie www.targioutsourcingu.pl

NA TARGI ZAPRASZAJĄ:



Efektom restrukturyzacji Portów Lotniczych jest ponad dwudziestoprocentowy spadek kosztów działalności i trzykrotny wzrost zysku netto

Inwestycyjny boom na lotniskach

Rok 2014 był kolejnym udanym dla polskich lotnisk. Liczba pasażerów wzrosła o 9%, a zarządcy portów nie zwalniają tempa inwestycyjnego. Symbolem rozwoju branży jest otwarty pod koniec maja nowy terminal na Lotnisku Chopina w Warszawie, dzięki któremu port zwiększa swoją przepustowość do ponad 20 mln pasażerów rocznie.

W 2014 r. na polskich lotniskach odprawiono łącznie niemal 27,2 mln pasażerów. To wzrost o 2,2 mln, czyli 8,7% w porównaniu z 2013 r., a równocześnie najlepszy wynik w historii. Liderem pozostaje Lotnisko Chopina w Warszawie, które przekroczyło 10,5 mln podróży. Największe wzrosty notowały jednak duże porty regionalne: Gdańsk (o niemal 15%), Wrocław (ponad 11%), Katowice i Poznań (po ok. 7%) oraz Kraków (ok. 5%). Znacznie gorzej było na małych lotniskach. Bydgoszcz i Szczecin zanotowały ok. 13% odpływ pasażerów, a Łódź straciła aż 28,25% podróży rok do roku.

– To był bardzo dobry rok dla polskich lotnisk. Większość z nich zanotowała poważne wzrosty. Niestety, nie dla wszystkich ten rok był aż tak dobry. Trend, który już od jakiegoś czasu obserwujemy, jest taki, że duzi stają się jeszcze więksi, a mali, niestety, zaczynają walczyć o przetrwanie – mówi Sebastian Gościniarek, partner w firmie doradczej BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy.

Emilia Osewska-Mądry, dyrektor wykonawcza Rady Przedstawicieli Linii

Lotniczych w Polsce, podkreśla jednak, że branża lotniskowa wciąż ma przed sobą duże pole do rozwoju. Polacy ciągle jeszcze stosunkowo rzadko korzystają z transportu lotniczego. – *Oceniam, że ruch lotniczy w Polsce w najbliższych latach będzie się zwiększał o 5-6% rocznie* – tłumaczy.

Warszawa: rekord za rekordem

Ponad 40% całego ruchu lotniczego w Polsce obsługuje Lotnisko Chopina w Warszawie. W 2014 r. z usług portu skorzystało

co wzrost na poziomie blisko 9%. Wzrost ruchu przekłada się na zwiększenie przychodów przedsiębiorstwa Porty Lotnicze, które zarządza lotniskiem. W ciągu trzech pierwszych miesięcy br. przychody wzrosły o 2,6%. Równocześnie koszty zmniejszyły się o 22%. W efekcie przedsiębiorstwo zanotowało zysk netto w wysokości 40,6 mln zł (wzrost o 306,3% w porównaniu do I kwartału 2014 r.).

– Wyniki osiągnięte przez Porty Lotnicze w roku 2015 są lepsze od zakładanych przez nas. Efektom restrukturyzacji przed-

W 2014 r. na polskich lotniskach odprawiono łącznie niemal 27,2 mln pasażerów. To wzrost o 2,2 mln, czyli 8,7% w porównaniu z 2013 r.

niespełna 100 tys. mniej osób niż w rekordowym 2013 r., jednak od października port odnotowuje nieprzerwanie kolejne miesięczne rekordy w liczbie obsłużonych pasażerów. W I kwartale 2015 r. obsłużonych zostało ponad 2,1 mln osób, co ozna-

bia wzrost zysku netto – wyjaśnia Michał Kaczmarzyk, od lutego 2014 r. naczelny dyrektor Portów Lotniczych i dyrektor Lotniska Chopina. Na koniec 2015 r. Porty Lotni-

cze spodziewają się zysku na poziomie 100 mln zł. – *Taka prognoza pozwala nam bezpiecznie planować inwestycje zwiększające przepustowość Lotniska Chopina do ponad 22 mln pasażerów rocznie oraz aktywnie włączać się w rozwój infrastruktury na rentownych lotniskach regionalnych wchodzących w skład grupy kapitałowej PPL – dodaje dyrektor Kaczmarzyk.*

Elektrownia na dachu

Aby spełnić oczekiwania w zakresie komfortu i bezpieczeństwa coraz większej rzeszy podróżnych, Lotnisko Chopina cały czas się rozwija. Do końca 2016 r. na realizację wszystkich zaplanowanych inwestycji wydanych zostanie 1,2 mld zł. Najważniejszą z nich jest uruchomiona 23 maja nowa część Terminala A, która zastąpiła stary budynek znany ze swojego charakterystycznego „buraczkowego” dachu. Powierzchnia nowego obiektu wynosi ponad 60 tys. m² (po połączeniu z obecnie użytkowaną częścią cały Terminal A ma powierzchnię 154,5 tys. m²). W procesie modernizacji praktycznie w całości wykorzystano konstrukcję nośną starego obiektu. Wymianie uległa natomiast kopuła i wyposażenie budynku. Wybudowana została dodatkowa kondygnacja z przeznaczeniem na biura.

Do dyspozycji pasażerów w nowej części terminala jest 48 stanowisk check-in i dziewięć stanowisk kontroli bezpieczeństwa. W nowych halach odlotów i przylotów znajdują się też kasy linii lotniczych, dodatkowe stanowiska biur podróży i nowe stanowiska wypożyczalni

samochodów. Od początku maja pasażerowie mogą korzystać z nowego pasażu handlowego, w którym zaaranżowanych zostało 15 sklepów oraz 10 nowych restauracji i barów. Ciekawostką stanowi innowacyjne w skali światowej dla lotnisk rozwiązanie: elektrownia słoneczna na dachu (największa tego typu instalacja w Polsce). Panele z ogniwami fotowoltaicznymi pokrywające 80% części dachu (7 tys. m²) terminala umożliwią konwersję energii promieniowania słonecznego w energię elektryczną i wyprodukują dla lotniska rocznie 98,95 MWh prądu, co zaspokaja około 25% zapotrzebowania lotniska w energię

elektryczną. – *Wszystkie te zmiany zwiększają komfort obsługi pasażerów i powiększają przepustowość portu – podkreśla dyrektor Kaczmarzyk.*

Modlin: terminal do rozbudowy

O inwestycjach myśli również Modlin. W 2014 r. przyjętych tam zostało ponad 1,7 mln pasażerów i obsłużonych ponad 11 tys. operacji lotniczych. Oznacza to prawie 400-procentowy wzrost liczby podróżnych w porównaniu z rokiem 2013. To m.in. dlatego branżowy portal *anna.aero* uznał port Warszawa/Modlin za najszyb-

iej rozwijające się lotnisko w Europie. W listopadzie zeszłego roku, pod względem wielkości ruchu lotniczego, Modlin prześcignął porty w Katowicach i Wrocławiu, osiągając czwarte miejsce wśród wszystkich 13 cywilnych lotnisk w Polsce – po Warszawie, Krakowie i Gdańsku. Według prognoz, w 2015 r. operujący w porcie Ryanair przewiezie 2,5 mln pasażerów. Oznaczałoby to 45-procentowy wzrost w stosunku do ubiegłego roku.

– *Od stycznia ubiegłego roku regularnie rósł ruch pasażerski i praktycznie każdy miesiąc przynosił coś nowego. W kwietniu wystartowały połączenia krajowe do Gdań-*

W listopadzie zeszłego roku, pod względem wielkości ruchu lotniczego, Modlin prześcignął porty w Katowicach i Wrocławiu i zajął czwarte miejsce po Warszawie, Krakowie i Gdańsku.

ska i Wrocławia, już w maju, jako pierwsze regionalne lotnisko w Polsce, wdrożyliśmy system ILS w kategorii II, a w październiku uruchomiliśmy bazę Ryanaira z dwoma samolotami – podsumowuje Piotr Okieneczyc, prezes Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin. – *W tym roku planujemy m.in. ogłosić i rozstrzygnąć konkurs na dzierżawę terenu przed terminalem, przyjęć projekt rozbudowy terminala, dzięki której jego przepustowość zwiększy się z obecnych 3,5 do 5 mln podróżnych rocznie oraz stworzyć infrastrukturę pod planowaną obsługę cargo – zapowiada Piotr Okieneczyc.*



Lotnisko Chopina w Warszawie przekroczyło 10,5 mln podróżnych. Jednak największe wzrosty notowały duże porty regionalne



Ponad 40% ruchu lotniczego w Polsce obsługuje Lotnisko Chopina w Warszawie. W 2014 r. z usług portu skorzystało niespełna 100 tys. mniej osób niż w rekordowym 2013 r., a od października port odnotowuje miesięczne rekordy w liczbie obsłużonych pasażerów

500 milionów inwestycji w Krakowie

Intensywnie rozbudowują się regionalne porty lotnicze. W Krakowie, który przygotowuje się do przyjęcia w przyszłym roku gości targów Routes Europe oraz Światowych Dni Młodzieży, pełną parą trwa budowa nowego terminala, rozbudowa płyty postojowej i budowa nowych dróg kołowania. Zakończenie prac zaplanowano na połowę roku. Łączna wartość wszystkich inwestycji wynosi ponad 500 mln zł.

– Po zakończeniu robót lotnisko będzie w stanie pomieścić do 8 mln pasażerów rocznie, co oznacza, że nasza przepustowość dwukrotnie się zwiększy – informuje rzeczniczka portu Urszula Podraza. Trwa również modernizacja linii kolejowej prowadzącej do lotniska. Trasa ma zostać wydłużona pod sam terminal i zelektryfikowana. Do końca roku ma się rozstrzygnąć kwestia budowy nowego pasa startowego. Obecny jest w kiepskim stanie technicz-

nym, co ogranicza m.in. ruch cargo. Prezes lotniska Jan Pamuła przyznaje, że w grę, oprócz budowy zupełnie nowego pasa, wchodzi również kwestia remontu starego, choć żadna z firm nie chce się zdecydować na to pod ruchem. Natomiast lotnisko nie chce zamykać portu na czas remontu. Warto wspomnieć, że Kraków Airport może się w tym roku pochwalić sporymi sukcesami w rozbudowywaniu swojej siatki połączeń. Z końcem marca easyJet otworzyło nowe połączenie Kraków-Lyon, zaś w maju otwarte zostały kolejne nowe trasy: British Airways do Londynu-Heathrow, Swiss do Zurychu, KLM do Amsterdamu.

Nowe drogi, nowe płyty

Największy w swojej historii program inwestycyjny realizuje również lotnisko w Katowicach, które w zeszłym roku obsłużyło rekordową w swojej historii liczbę 2,7 mln pasażerów. Najważniejsza inwestycja to nowa droga startowa o długo-

ści 3200 m. zakończona została 28 maja. – Port stał się jednym z trzech polskich lotnisk pasażerskich z drogą startową o długości ponad trzech kilometrów. Umożliwia to regularną obsługę szerokokadłubowych samolotów typu Airbus 340, czy Boeing 747 – chwali się Piotr Adamczyk z biura prasowego Katowice Airport.

Na przełomie maja i czerwca na lotnisku w Pyrzowicach zakończyła się także budowa nowego terminala pasażerskiego do obsługi ruchu przyłotowego, nowej płyty do odladania samolotów. Za rok gotowa ma być również nowa infrastruktura do obsługi ruchu towarowego: terminal i płyta postojowa cargo.

Ponad 60 mln złotych inwestuje Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. W ciągu kilku tygodni do użytku pasażerów oddana zostanie nowa część Terminala 2 zwiększająca jego powierzchnię o ok. 30%. Trwają prace związane z remontem drogi startowej i instalacją systemu nawigacyjnego ILS II kategorii. Kończą się prace związane z uruchomieniem linii kolejowej, która połączy lotnisko z centrum Gdańska. Pierwsze pociągi pojadą nią w wrześniu.

Myślenie o przyszłości

Poważne inwestycje realizowane są również na innych polskich lotniskach. Jesienią z powodu remontu dróg startowych na kilka tygodni zamknięte zostaną porty w Poznaniu i Bydgoszczy. Szczecin zakończył w maju modernizację płyty postojowej i budowę nowej drogi kołowania, a w czerwcu zaczął generalny remont drogi startowej (podczas remontu samoloty startują i lądują na drodze kołowania). Nawet najmniejsze lotnisko w kraju Zielona Góra-Babimost (w 2014 r. skorzystało z niego około 12 tys. osób) planuje rozbudowę terminala i pozyskanie nowych połączeń. Do końca września za 3 mln zł powstanie nowa hala przylotów, zaś obecnie używana przystosowana zostanie do obsługi wyłącznie pasażerów wylatujących.

– Zgodnie z prognozami już w 2030 roku w Polsce latać będzie 64 mln pasażerów rocznie. Nasze lotniska muszą już dziś myśleć, jak obsłużyć tylu podróżnych – komentuje Artur Tomasik, prezes Związku Regionalnych Portów Lotniczych i równocześnie prezes lotniska w Katowicach. – W polskich realiach prowadzenie inwestycji infrastrukturalnych wymaga długiego okresu realizacji. W przypadku Katowic pierwsze prace rozpoczęliśmy dokładnie 10 lat temu. Dziś je kończymy i możemy przekazać w użytkowanie pasażerom – dodaje. ◀

Przemysław Przybylski



Powierzchnia nowej części Terminala A na Lotnisku Chopina w Warszawie wynosi ponad 60 tys. m². W procesie modernizacji praktycznie w całości została wykorzystana konstrukcja nośna starego obiektu

Dwa w jednym na pokładzie Emirates SkyCargo

Emirates SkyCargo to frachtowa jednostka Emirates. Zgodnie z ogólną polityką przewoźnika, zakładającą najwyższą jakość w każdym aspekcie działalności, Emirates SkyCargo inwestują w wysoko wykwalifikowany personel, najbardziej nowoczesną technologię, wydajną flotę i infrastrukturę naziemną, odgrywając dzięki temu znaczącą rolę w światowej branży lotniczych przewozów towarowych.

14 frachtowców, w tym 12 Boeingów 777 F i dwa Boeingi 747-400 ERF, które latają do ponad 50 miast na całym świecie, to obecna flota Emirates SkyCargo. W roku finansowym 2014-2015 linie przewiozły 2,4 mln ton towarów.

Z nowego terminalu

Obsługę połączeń z nowego terminalu cargo na Międzynarodowym Lotnisku Dubai World Central (DWC) Al Maktoum flota frachtowców Emirates SkyCargo oficjalnie rozpoczęła w maju 2014 r. Terminal ten

nowoczesnymi systemami łączności i bezpieczeństwa oraz wieloma udogodnieniami dla pracowników, w tym stołówkami. Obszar produktów nietrwałych został zaprojektowany do obsługi około 140 tys. ton ładunku rocznie oraz wyposażony w trzy duże powierzchnie, z których każda posiada inny zakres temperatur. Infrastruktura

zaś wymienić produkty spożywcze, artykuły i części elektroniczne, żywe ryby i rośliny akwariowe, odzież oraz części maszyn.

Zdecydowanie najwięcej ładunków nadawanych jest bezpośrednio z Warszawy, jednak możliwość wysyłki z polskich portów regionalnych stanowi istotne uzupełnienie oferty Emirates. Taką usługę

14 frachtowców, w tym 12 Boeingów 777 F i dwa Boeingi 747-400 ERF, które latają do ponad 50 miast na całym świecie, to obecna flota Emirates SkyCargo.

terminalu obejmuje również 45 doków przeładunkowych i 80 miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych, a także 12 miejsc postojowych dla samolotów bezpośrednio przed terminalem.

Nie tylko pasażerskie

W uzupełnieniu do przewozów pasażerskich na trasie Warszawa-Dubaj, Emirates SkyCargo oferuje przewóz ładunków w lukach bagażowych maszyn wykonujących rejsy.

Zgodnie ze statystykami polskiego oddziału Emirates SkyCargo, od początku działalności linii w Polsce (luty 2013) do 12 lipca 2015 r. klienci przewoźnika wyeksportowali z Polski 6697 ton towaru. Jednocześnie import w tym samym okresie wyniósł 4655 ton.

W związku z tym, że w Polsce znajdują się duże zakłady produkcyjne krajowych oraz międzynarodowych koncernów farmaceutycznych, a także firm z branży automotive, do najczęściej eksportowanych towarów należą farmaceutyki oraz części samochodowe. Dodatkowo na pokład samolotu Emirates regularnie są ładowane takie produkty jak artykuły i części elektroniczne, kosmetyki, artykuły spożywcze, części maszyn, artykuły chemiczne. Wśród najczęściej importowanych towarów należy

wprowadzono kilka miesięcy po rozpoczęciu działalności i została ona bardzo pozytywnie przyjęta przez klientów. Według aktualnych danych towary wysyłane z lotnisk innych niż Warszawa stanowią 17-procentowy udział w całości realizowanych przez Emirates transportów.

Poza Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, Emirates jest jedynym przewoźnikiem, który operuje z Warszawy samolotem szerokokadłubowym (tak jak ze wszystkich lotnisk w ramach własnej siatki połączeń). Zdecydowana większość linii lotniczych w przypadku ładunków większych wymiarowo jest zmuszona polegać na transporcie kołowym, który łączy Warszawę z jednym z dużych portów przesiadkowych w Europie. Tymczasem, w przypadku serwisu świadzonego przez Emirates, wszystkie przesyłki, których wysokość nie przekracza 158 cm, są wysyłane do hubu Emirates w Dubaju samolotem. To ogromna zaleta, która ze względu na oszczędność czasu daje klientom możliwość bardziej efektywnego rozwoju ich globalnych interesów. Ponadto, dzięki wprowadzeniu Boeinga 777-300ER do obsługi połączenia Warszawa-Dubaj-Warszawa, co nastąpi już 1 grudnia tego roku, Emirates będą w stanie przewieźć na tej trasie do 23 ton cargo w każdą stronę, zwiększając tym samym zdolność przewozową o 84 tony tygodniowo. ◀



W uzupełnieniu do przewozów pasażerskich na trasie Warszawa-Dubaj, Emirates SkyCargo oferuje przewóz ładunków w lukach bagażowych maszyn wykonujących rejsy

jest wyposażony w najnowszą technologię i jest jednym z pierwszych na świecie terminali posiadających zautomatyzowany system Quick Dolly Transfer, umożliwiający szybki transfer 6 urządzeń ULD jednocześnie. Ponadto obiekt dysponuje systemem automatycznej obsługi palet, zaawansowanym systemem przechowywania, biurami, stanowiskami roboczymi,



Niby kombi

Nie byłoby to Volvo gdyby w „miękkiej” sportowej sylwetce nie pojawił się duży znaczek z logo firmy na potężnej wyglądającej osłonie chłodnicy

Auta marki Volvo od dziesięcioleci były nietuzinkowe, charakteryzowały się solidną konstrukcją zapewniającą ponadprzeciętną ochronę kierowcy i pasażerom oraz nowinkami technicznymi. Jeżeli ktoś pomyślał, że zmiany własnościowe działu samochodów osobowych obniżą jakość pojazdów tej marki, to był w błędzie.

Historia kompaktowych kombi oznaczonych V40 rozpoczęła się w 1995 r. autem zbudowanym na płycie podłogowej Mitsubishi Carisma. Pojazd doczekał się aż dwóch modernizacji i produkowany był do 2004 r. W latach 2004–2012 nowe kompaktowe kombi otrzymało oznaczenie V50, które po trzech latach produkcji także przeszło face lifting. Te niewielkie kombi zawsze miały do wyboru dużą liczbę silników benzynowych i diesli o mocach od 90 do 200 KM. Produkowany od 2012 r. model V40 jest ostatnim Volvo powstałym w ramach koncernu Ford i jak

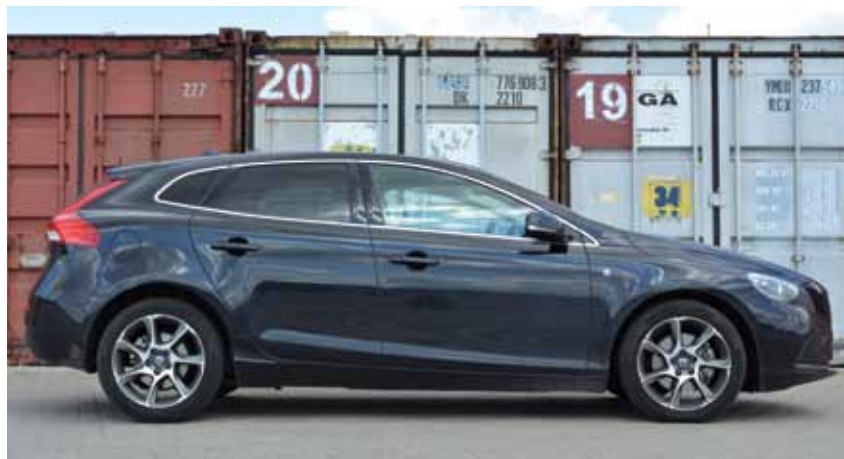
poprzednik został zbudowany na płycie podłogowej modelu Focus. Jednak, mimo oznaczenia V, nie jest to klasyczne kombi.

Nowy design

Opływowa, niska sylwetka z opadającym dachem mogłaby wskazywać jeszcze na auto z nowej, modnej kategorii sportowych kombi. Jednak kłapa tylna nie sięgająca poziomu podłogi w bagażniku, wskazuje że jest to pierwszy hatchback Volvo. Próg oddzielający bagażnik od przestrzeni pasażerskiej, składane oparcia przy nieruchomym

siedzisku nie pozwalają na uzyskanie płaskiej przestrzeni ładunkowej. Regularnie ukształtowany bagażnik przed złożeniem oparcie oferuje 335 dm³ pojemności, a po złożeniu – 1032 dm³.

Projektanci Volvo tworząc dość ekstrawagancką linię nadwozia, nie zapomnieli o wnętrzu. Duży kokpit prezentuje się elegancko i robi wrażenie lekkości. Sterowanie urządzeniami nie sprawia trudności i szybko można przyzwyczaić się do rozmieszczenia pokręteł i klawiszy. Duży schówek przed pasażerem uzupełniony jest dwoma na przedłużeniu konsoli centralnej



Sylwetka w kształcie klina nadaje pojazdowi sportowy charakter, jednocześnie zawęża linię boczną okien, co nie ułatwia manewrowania. Mały znaczek na przednim błotniku jest jedyną oznaką tego, że jest to wersja Ocean Race



V ale nie kombi. Regularny ale niewielki bagażnik, kłapa nie sięgająca do poziomu podłogi to cechy hatchbacka

– jeden umieszczono za panelem sterowania, drugi z roletą przed dźwignią zmiany biegów. Tu ukryto dwa miejsca na kubki oraz gniazdko 12-voltowe. Jeszcze jeden zamykany schowek umieszczono w podłokietniku między przednimi fotelami. Osoby na tylnej kanapie mają do dyspozycji wysuwane z centralnej części fotela uchwyty na kubki i rozkładany w centralnej części oparcia duży podłokietnik, który może pełnić funkcję stolika. W wersji Ocean Race komfort dopełnia skórzane wykończenie wnętrza z dobrze wyprofilowanymi fotelami.

Konsola centralna wyposażona jest w wielofunkcyjny ciekłokrystaliczny wyświetlacz, na którym pojawiają się ustawienia np. radia, klimatyzacji i nawigacja. Funkcję tradycyjnych zegarów spełnia monitor TFT (Thin Film Transistor) z możliwością wyboru trzech trybów wyświetlania wskazań: Elegance, ECO i Performance. Przy funkcji Elegance wyświetlany jest prędkościomierz, temperatura cieczy chłodzącej i obrotomierz. Gdy zmienimy tryb wyświetlania na Eco dodatkowo pojawi się wskaźnik jazdy ekonomicznej.

Dla szukających sportowych emocji przewidziano tryb Perfomance z czerwonym tłem ekranu, na którym wyświetla się okrągły obrotomierz. Prędkość pokazywana jest w postaci dużych cyfr, dodatkowo pojawia się wskaźnik zapasu mocy. Na tablicy wskaźników zawsze wyświetlany jest wskaźnik ilości paliwa i informacje dotyczące załączonego biegu.

W trybie Eco

Korzystanie z trybu Eco przynosi efekty. Średnie spalanie podczas testu wyniosło 5,7 l/100 km. Przy spokojnej jeździe ze stałą prędkością można było zejść do warto-

ści 3,8 l/100 km, natomiast podczas jazdy w mieście średni wynik zbliżał się do 7 l.

Pojazd testowy wyposażony był w „najslabszy” diesla 1,6 dm³ pojemności o mocy 115 KM, przy 3600 obr/min i 270 Nm przy 1750÷2500 obr/min, który napędzał koła przednie poprzez automatyczną sześciobiegową skrzynię biegów z możliwością włączania funkcji manualnej zmiany biegów. Ten relatywnie niewielkiej mocy silnik wykazywał się dużą kulturą pracy, nie było czuć opóźnień we wchodzeniu na wyższe obroty, a przy nienachalnym korzystaniu z pedału przyspieszenia odwdzięczał się niedużym zapotrzebowaniem na olej napędowy. Także współpraca ze skrzynią biegów nie budziła zastrzeżeń. Wydaje się, że system dobrze wyczuwał intencje kierowcy i płynnie ustawiał przełożenia w skrzyni. Nagłe „zebranie” pojazdu do manewru wyprzedzania nie nastrojało problemów – szybko wchodził na obroty i płynnie przyspieszał.

Auto z tak niewielką jednostką napędową nie nadaje się na bolid wyścigowy, gdyż do setki rozpędzało się w 12 s. Mimo bardzo dobrze działającej wspomaganą elektrycznie przekładni kierowniczej, auto potrzebuje sporo miejsca do manewrowania, czego nie ułatwia unosząca się linia bocznych okien oraz dość wąska tylna szyba i tu przydałaby się kamera cofania. Lekko sportowy charakter samochodu ujawniał się także w podwoziu. Zawieszenie o twardej charakterystyce bardzo dobrze trzymało pojazd i pozwalało na precyzyjne prowadzenie na zakrętach i w łukach.

Bezpieczeństwo to ich konik

Jak przystało na lidera w innowacyjnych rozwiązaniach bezpieczeństwa, lista systemów zastosowanych w tym modelu jest



Dwukolorowa deska rozdzielcza przełamana aluminiowymi i jasnymi elementami tapicerki nie „przygniata” wielkością



Komfort dla pasażerów z tyłu – schowek z dwoma uchwytami na kubki oraz duży podłokietnik uzyskiwany przez rozłożenie środkowego oparcia

imponująca. Z ważniejszych warto wymienić: system City-Safety, który wspomaga hamowanie przy prędkości poniżej 50 km/h, sześć poduszek powietrznych, dwie poduszki boczne, kurtyny gazowe, układ kontroli stabilności dynamicznej kontroli trakcji, system zabezpieczeń przed skutkami uderzeń bocznych, system zabezpieczeń przed urazami kręgosłupa szyjnego, ABS z elektronicznym rozdziałem siły hamowania, system kontroli trakcji w zakręcie, oświetlenie asekuracyjne, układ wspomagania nagłego hamowania z systemem ostrzeżenia innych użytkowników o gwałtownym hamowaniu, układ stabilizacji przechyłu. Warto zwrócić także uwagę na zamontowaną na zewnątrz w podsztybiu poduszkę powietrzną dla pieszych.

Czy Volvo V40 Ocean Race D2 będzie dobrym wyborem? Za prawie 140 tys. zł dostajemy niewielkie auto typu hatchback, jednak o zdecydowanie ponadprzeciętnej jakości, gdyż projektanci nie oszczędzali na jakości i bezpieczeństwie. Traktując delikatnie pedał przyspieszenia, sześciolitrowy zbiornik paliwa zapewni zasięg w granicach tysiąca kilometrów. ◀

Jarosław Dynek
Fot. JSD

Dane techniczne Volvo V40 1.6 D2 115KM Ocean Race

▶ Silnik.....	4-cylindrowy
▶ Pojemność	1,6/1560 l/cm
▶ Moc max., kW (KM) przy obr./min	84 (115)/3600 obr./min
▶ Max. moment obr., Nm przy obr./min.....	270/1750-2500
▶ Skrzynia biegów	automatyczna 6-biegowa
▶ Masa własna.....	1349 kg
▶ Dopuszczalna masa całkowita	1940 kg
▶ Ładowność	540 kg
▶ Prędkość maksymalna	190 km/h
▶ Przyspieszenie (0 do 100km/h)	12,1 s
▶ Średnie zużycie paliwa	5,7 l/100km
▶ Poziom emisji CO ₂	108 g/km
▶ Pojemność zbiornika paliwa	60 dm ³
▶ Długość/Szerokość/Wysokość	4370 mm/1783 mm/ 1458 mm
▶ Rozstaw osi.....	2646 mm
▶ Pojemność bagażnika	335/1032 dm ³

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

Prenumeratę miesięczników
TSL Biznes oraz Truck & Van
można zamówić przez:

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
ul. Leopolda Staffa 31
01-884 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata (11 wydań):
TSL Biznes w cenie 99 zł z VAT
Truck & Van w cenie 49 zł z VAT
oba tytuły w cenie 129 zł z VAT

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis


Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)
Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2015
Truck&Van od numeru /2015
oba tytuły od numeru /2015

Coroczne, automatyczne
przedłużanie prenumeraty

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.

A collage of four images related to transport and logistics: an airplane in flight, a container yard with a crane, a row of trucks, and a close-up of a train track.

**Bądź na bieżąco z branżą
transportu i logistyki**

4 - 6 listopada 2015 | Warszawa

III edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki



DB SCHENKER

Lider Odpowiedzialnego Biznesu