

WRZESIEŃ – 9/2015 (61)

# TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255



Temat numeru:

**Logistyka branży spożywczej**

**Wybór zależy od potrzeb**

**Stawka na intermodal**

**Było dobrze, ma być  
jeszcze lepiej**

PARTNER WYDANIA



Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na [www.TSL-BIZNES.PL](http://www.TSL-BIZNES.PL)



Nowy Solaris.  
Dopracowany w najdrobniejszych szczegółach.

Nowy Solaris to innowacyjny autobus miejski o niezwykle lekkiej i trwałej konstrukcji oraz bardzo atrakcyjnym designie. Nowatorska technologia budowy pojazdu zapewnia niskie koszty eksploatacyjne i wysoką estetykę wykończenia. Przestronne, jasne wnętrze, jak i nowoczesny układ jezdny gwarantują pasażerom niespotykany dotąd komfort podróży.



[solaribus.pl](http://solaribus.pl)

## SPOTKANIA TRANSPORTOWE



### Jesień 2015

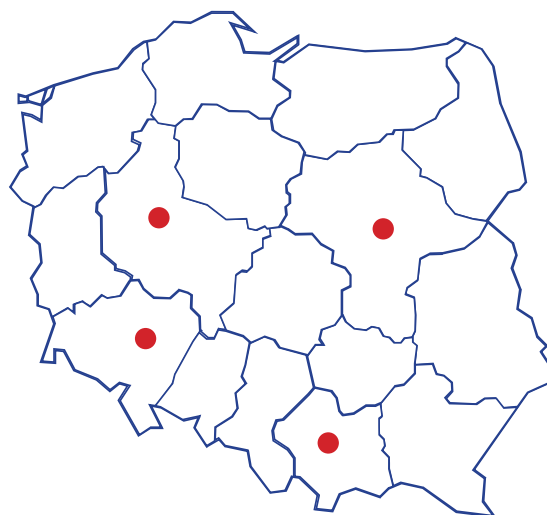
Spotkania Transportowe kierowane są do właścicieli i przedstawicieli firm transportu drogowego oraz działów transportowych w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych.

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](http://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](mailto:spotkania@tsl-biznes.pl), tel. 22 213 88 28

Organizatorzy:



Partnerzy:





Przez długi lata bolączką operatorów intermodalnych działających w Polsce był brak terminali kontenerowych. Po latach posuchy sytuacja wreszcie się zmienia – parę tygodni temu Loconi otworzył taki obiekt w Warszawie, Schevemaker zakończył w sierpniu budowę na obszarze terminalu kontenerowego w Kątach Wrocławskich, Clip uruchamia obiekt w Swarzędzu, a PKP Cargo rozbudowuje terminal w Poznaniu Franowie i myśli o dalszych inwestycjach. Co więcej, „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” zakłada stworzenie 21 platform multimodalnych, które mają stać się lokalnymi centrami logistycznymi. – *Mają one zapewnić wzajemne połączenia i integrację infrastruktury unijnej sieci TEN-T na terenie całej Polski* – czytamy w artykule „Multimodalne centra”. Na dodatek, sześciu armatorów kontenerowych, skupionych w aliansie „G6” zdecydowało się na przedłużenie jednego ze wspólnych dalekowschodnich serwisów do Gdańska, gdzie trwają prace przy rozbudowie DCT.

Czy możemy się więc spodziewać, że pod względem rozwoju transportu intermodalnego dogonimy Europę Zachodnią? O podążaniu w tym kierunku mogłyby świadczyć wyniki pierwszej połowy 2015 r., kiedy nastąpił spory wzrost przewozów intermodalnych – w Grupie PKP Cargo było to 16%. Grupa szacuje, że w tym roku będzie największym beneficjentem wzrostu przewozu kontenerów, a ponieważ jest to najbardziej perspektywiczny segment całego rynku przewozów kolejowych, to w ten obszar inwestuje, a nawet wyszła z inicjatywą zorganizowania Europejskiego Kongresu Logistycznego ONECARGO.

Na polskim rynku inwestuje również Samskipa, dla którego Polska to nie tylko kraj docelowy, ale i obiecujące miejsce tranzytowe w przewozach do Rosji. O możliwości uruchomienia połączenia intermodalnego z Polską i dalej przez port w Gdańsku z Europą, myśli białoruska firma Belintrans. Wszyscy liczą, że w obecnej perspektywie unijnej znacznej poprawie ulegnie infrastruktura kolejowa, w której leży duży potencjał.

Na ile nadzieje te zostaną spełnione? Przekonamy się w ciągu paru lat. Na razie widać, że w intermodalu drgnęło, ale to nie pierwsze takie drgnięcie w tym stuleciu.

**Mirosław Ganiec,**  
redaktor naczelny i wydawca

## W numerze

### > Logistyka

Warunki dyktuje rynek .....	6
ID Logistics uruchomił magazyn w Mszczonowie.....	13
Sposób na zbudowanie przewagi rynkowej.....	14
Korporacja stawia specyficzne wyzwania.....	16
Zrozumieć mechanizmy rządzące sprzedażą .....	18
Aby lepiej obsługiwać klientów .....	20

### > Logistyka – technologia

Wybór zależy od potrzeb .....	22
Inka – palety display – oszczędność miejsca i pieniędzy.....	24

### > Transport intermodalny

Stawka na intermodal.....	26
W Polsce intermodal również się opłaca .....	30
Nowa odsłona terminalu kontenerowego w Kątach Wrocławskich.....	33
Multimodalne centra.....	34
Liczy się także zaplecze.....	37
Nowy terminal, nowe usługi, nowe oszczędności dla klientów .....	38
Nowy terminal intermodalny Loconi w Warszawie .....	39
Nożyce się rozwierają.....	40
Nowe połączenie oceaniczne .....	43
Intermodalne zaplecze .....	44
Jedynie takie tankkontenery na rynku żywności .....	46

### > Transport kolejowy

Europejski Kongres Logistyczny ONECARGO .....	48
---	----

### > Transport drogowy

1500 przewoźników z Certyfikatem Trans.eu .....	50
Rusza II edycja Rewolucji TSL.....	51
Komputery pokładowe CarCube we flocie Demotrans .....	52
Milion euro od Volkswagen Bank .....	53
Ekspansja DKV na Wschód: sieć akceptacji w Rosji i na Białorusi.....	54
Zależnie od możliwości przewozu? ...	56

### > Powierzchnie magazynowe

Było dobrze, ma być jeszcze lepiej.....	58
Rozwiązania Eflex dla Bauhaus .....	62
Wyniki potwierdzają trafność decyzji .....	64
Z udziałem CAT Cargo Logistics.....	65
Relokacja Volkswagen Group Polska do nowego centrum dystrybucyjnego .....	65

### > Finansowanie

Leasing na ścieżce wzrostu .....	66
Karty do zadań specjalnych dla branży transportowej .....	70

### > Prawo

Dokumentowanie zdolności finansowej – stary porządek i nowe problemy .....	72
Wytyczne dla transportu – wrzesień 2015 .....	77

### > Wydarzenia

CNG, LNG i LCNG w jednym miejscu..	78
------------------------------------	----



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.*



#### 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



# 100% dyspozycyjności Obietnica na wagę złota



Kluczem do bezproblemowej eksploatacji pojazdu jest Złoty Kontrakt Serwisowy Volvo. Tak zaawansowana usługa jest możliwa dzięki naszemu innowacyjnemu, inteligentnemu systemowi telematycznemu, który pozwala stacjom obsługi na zdalne monitorowanie przebiegu i stopnia zużycia podzespołów samochodu ciężarowego. To właśnie dzięki połączeniu zdalnej komunikacji z proaktywną obsługą techniczną jesteśmy w stanie zapewnić Ci 100% dyspozycyjności.

Dowiedz się więcej o **ZŁOTYM KONTRAKCIE SERWISOWYM VOLVO** i wszystkich Dziesięciu Najważniejszych Usługach Volvo Trucks na [volvotrucks.pl/toptenservices](http://volvotrucks.pl/toptenservices)

**VOLVO TRUCKS SERVICES**

Volvo Trucks. Driving Progress





Operatorzy zajmujący się branżą spożywczą i współpracujący z sieciami sklepów muszą dostosować się do stawianych wymagań – to ich strategiczni klienci

## Warunki dyktuje rynek

Rynek artykułów spożywczych w Polsce w 2015 r. ma osiągnąć wartość prawie 243 mld zł – o 2,1% więcej niż rok wcześniej. Tak przewidują autorzy raportu firmy PMR „Handel detaliczny artykułami spożywczymi w Polsce 2015. Analiza rynku i prognozy rozwoju na lata 2015-2020”.

Jest to rynek względnie dojrzały, co oznacza, że nie podlega nagłym i znacznym zmianom w zależności od pogorszenia się lub polepszenia sytuacji ekonomicznej konsumentów oraz ewentualnych zmian wśród największych graczy. Między innymi, to dlatego, mimo deflacji cen na produkty spożywcze, rynek ten wciąż rośnie.

Maciej Walenda, prezes Zarządu DSV Solutions potwierdza, że wyniki opublikowane w raporcie są zgodne z tendencjami widocznymi na rynku logistycznym, który jest największym z segmentów handlu detalicznego. Jego cechy charakterystyczne to wyraźny rozwój dyskontów i sklepów typu *convenience*, z czym związana jest konieczność dostosowania świadczonej przez operatorów usług logistycznych do wymagań tych sieci handlowych. Współpraca z nimi narzuca ograniczenie kosztów również po stronie ich klientów. Oszczędności można osiągnąć na wiele

sposób, a jednym z nich są usługi dodatkowe, które świadczą operatorzy, jak np. oferowanie nośników w odpowiednim formacie czy *co-packing*. Ten kierunek działań wymusza u operatorów odbiorca, który oczekuje produktu podanego

### Bez większego wyboru

Operatorzy zajmujący się branżą spożywczą i współpracujący z sieciami sklepów, muszą dostosować się do stawianych wymagań – to ich strategiczni klienci. Tak

**Rynek spożywczy jest też szczególnie z tego względu, że w żadnym innym sektorze nie ma tylu produktów łatwo psujących się. Zazwyczaj mają one krótki termin przydatności, a źle traktowane wymagają utylizacji.**

w określonej formie i dostosowanego do odpowiedniego formatu sprzedaży. Jest to kolejne potwierdzenie sytuacji, w której wymagania rynku doskonale widać po stronie operatorów logistycznych, gdzie wysoka specjalizacja stanowi kluczowy element w całej dystrybucji.

jest w wypadku Fresh Logistics i Frigo Logistics, u których 100% działalności stanowi obsługa branży spożywczej, choć klientami są również producenci, restauracje czy małe placówki handlowe. Pierwszy specjalizuje się w kompleksowej obsłudze logistycznej produktów świeżych, wyma-

gających kontrolowanej temperatury od +2°C do +6°C oraz 0°C do +2°C (usługa UltraFresh) w całym łańcuchu dostaw, choć realizuje zlecenia w temperaturze od -25°C do 25°C. Drugi zarządza dystrybucją produktów głęboko mrożonych, jednak zaznacza, że jego klientami są nie tylko sieci, ale także producenci lodów i głęboko mrożonych artykułów rolno-spożywczych o międzynarodowej renomie.

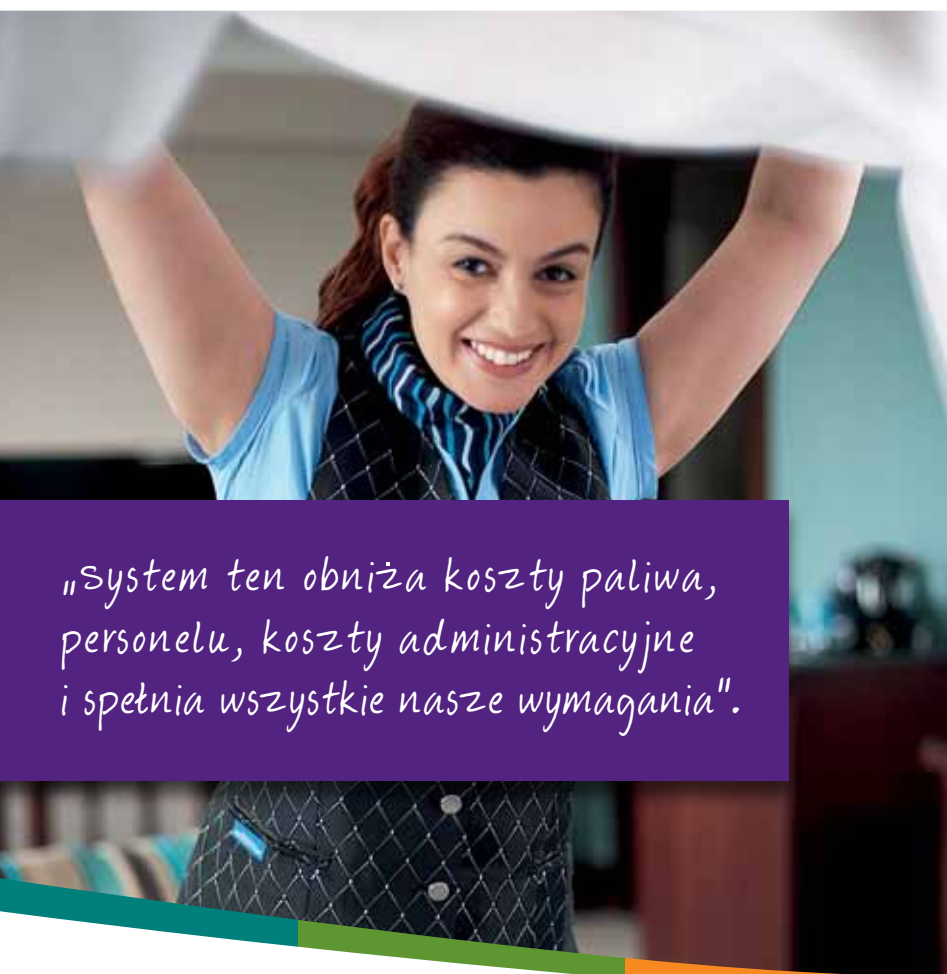
Inne firmy logistyczne, jeśli chcą, aby obsługa branży spożywczej stanowiła ważny wycinek ich działalności, muszą wyjść naprzeciw oczekiwaniom sieci. Potwierdza to Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics Polska, dla której obsługa firm z tej branży i FMCG stanowi największą część działalności, gdzie klientami są sieci handlowe i producenci żywności, zazwyczaj wchodzący w skład międzynarodowych koncernów. – *Współpracujemy przede wszystkim z sieciami handlowymi (Carrefour, Auchan) i producentami (Lindt, Ferrero, Refresco), głównie zapewniając dostawy do sklepów i hurtowni, w Polsce albo na eksport. Tacy klienci mają swoje wewnętrzne standardy, a ich wymagania co do*



*Klienci z branży spożywczej mają swoje wewnętrzne standardy, a ich wymagania co do jakości usług są bardzo wysokie. Od operatorów oczekują przede wszystkim efektywności kosztowej i jakościowej oraz elastyczności w dopasowaniu do zmieniających się potrzeb*

*jakości usług są bardzo wysokie. Oczekują od nas przede wszystkim efektywności kosztowej i jakościowej oraz elastyczności w do-*

*pasowaniu do zmieniających się potrzeb. I to jest właśnie to, co staramy się im proponować każdego dnia. Na dodatek na rynku*



*„System ten obniża koszty paliwa, personelu, koszty administracyjne i spełnia wszystkie nasze wymagania”.*

## JESTEŚ EKSPERTEM. MIEJ PEWNOŚĆ, ŻE TAK POZOSTANIE.

Jesteś ekspertem w dostarczaniu towarów z magazynu do klientów. My jesteśmy ekspertami, którzy pomogą Ci robić to jeszcze lepiej. Nasze oprogramowanie, urządzenia i usługi pozwolą Ci zoptymalizować dostawy, dzięki czemu klienci otrzymają towary szybciej, a Ty obniżysz koszty dystrybucji. Nie wierz nam na słowo. Zapytaj eksperta. [consafelogistics.pl/iwantproof](http://consafelogistics.pl/iwantproof)



### Zachować łańcuch chłodniczy

Agnieszka Bigus, kierownik ds. łańcucha dostaw i operacji logistycznych, Mlekoma Dairy Sp. z o.o.

Produkty mleczarskie oferowane przez naszą firmę, takie jak masło, sery żółte oraz twarogi, wymagają kontrolowanej temperatury w przedziałach 2-6°C. Przerwanie łańcucha chłodniczego powoduje nieodwracalne zmiany w produkcie. Dlatego bardzo istotne jest dla nas, aby na każdym etapie procesu monitorować temperaturę przewożenia i składowania produktu. Tak więc wszyscy nasi operatorzy to firmy działające od lat na rynku, z dużym doświadczeniem oraz ze wszelkimi wymaganymi certyfikatami i wdrożonymi procedurami zapewniającymi prawidłową logistykę produktów mleczarskich.

Mlekoma Dairy korzysta z usług operatorów logistycznych, których wybraliśmy ze względu na lokalizację fabryk i specyfikę produktów. Przy wyborze kierowaliśmy się doświadczeniem tychże operatorów, a także własnym dotyczącym pracy z nimi oraz ich możliwością magazynowych i transportowych. Natomiast, jeśli chodzi o utylizację, to wybraliśmy firmy w tym wyspecjalizowane.

Obecnie pracujemy na zintegrowanym systemie magazynowo-księgowym z jednym operatorem logistycznym, który świadczy kompleksowe usługi. Głównym atutem tego rozwiązania jest możliwość śledzenia na bieżąco stanów magazynowych oraz możliwość prawidłowego zarządzania datą i partią produkcyjną. Pozwala to również na uniknięcie podwójnej pracy administracyjnej. Dzięki temu możemy skupić się na polepszeniu serwisu, rozwijaniu sprzedaży i wychodzeniu naprzeciw wymaganiom naszych klientów.



### Wszędzie tam, gdzie jest to możliwe

Ewa Orzechowska, specjalista ds. systemów zarządzania we Frigo Logistics Sp. z o.o.

Wyzwaniem dla Frigo Logistics jest optymalizacja procesów, czyli uzyskanie takiego stanu, w którym jakość, bezpieczeństwo i stawki logistyczne są na odpowiednim, akceptowanym przez klientów poziomie. Dzięki zaangażowaniu pracowników doskonalili swoje procesy, aby móc, tam gdzie jest to możliwe, obniżyć koszty operacyjne bez negatywnego wpływu na jakość usług oraz bezpieczeństwo ludzi i towarów. Do kierowników działów trafiają pomysły na tanie i zdroworozsądkowe zmiany w ramach Systemu Kaizen, a do zarządu zgłaszane są propozycje znaczących usprawnień o charakterze innowacyjnym. Wyzwaniem dla Frigo Logistics jest także wdrożenie systemu telematycznego we wszystkich pojazdach ciężarowych, co pozwoli na bieżąco za pośrednictwem internetu monitorować między innymi temperatury powietrza w przestrzeni ładunkowej pojazdów.

Dla utrzymania pozycji lidera rynkowego i optymalizacji kosztów operacyjnych oraz w trosce o środowisko naturalne w roku 2015 Frigo Logistics:

- ▶ doskonalili System Kaizen, w ramach którego wszyscy pracownicy mogą zgłaszać propozycje usprawnień, a kierownicy stosują narzędzia zarządzania wpływające na skuteczność grupy i orientację prokliencką;
- ▶ doskonalili System Środowiskowy, w ramach którego wymieniono oświetlenie w magazynach na oświetlenie w technologii LED i zainstalowano system do sterowania tym oświetleniem – teraz wymieniana odbywa się w biurach. Usprawniono system sterowania agregatami chłodniczymi, zainstalowano system rekrutacji, zakupiono osobowe auta hybrydowe;
- ▶ doskonalili i inwestuje w Dział Transportu.

*jest wielu operatorów logistycznych, więc aby móc się rozwijać w tym konkurencyjnym środowisku to trzeba słuchać potrzeb klientów i stale, proaktywnie proponować im optymalne i innowacyjne rozwiązania – stwierdza.*

### Łańcuch dostaw to priorytet

Rynek spożywczy jest też szczególnie z tego względu, że w żadnym innym sektorze nie ma tylu produktów łatwo psujących się. Zazwyczaj mają one krótki termin przydatności, a źle traktowane wymagają utylizacji. – *W wypadku nabiału zachowanie łańcucha chłodniczego na każdym etapie to priorytet. Kładziemy bardzo duży nacisk na monitorowanie temperatury oraz na prawidłowe zarządzanie datą. Dzięki temu minimalizujemy ryzyko zwrotów – tłumaczy Agnieszka Bigus, kierownik ds. łańcucha dostaw i operacji logistycznych w Mlekoma Dairy Sp. z o.o.* A to oznacza, że na operatorach logistycznych zajmujących się dystrybucją i składowaniem produktów z branży spożywczej spoczywa odpowiedzialność za zorganizowanie łańcucha dostaw, na dodatek musi on odpowiadać warunkom wymaganym w całej UE. Tak więc podczas składowania i przewożenia produktów spożywczych muszą być przestrzegane normy gwarantujące ich przydatność do spożycia. Warunki jakie mają panować w magazynie określają wdrożone i certyfikowane systemy jakości ISO, HACCP i IFS. Transportu krajowego, międzynarodowego i usług magazynowych w temperaturze kontrolowanej dotyczą Zintegrowane Systemy Zarządzania, zgodne z wymaganiami norm ISO 9001:2008, ISO 22000:2006 oraz ISO 14001:2004. Do tego na wszystkich firmach związanych z branżą spożywczą spoczywa obowiązek stosowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Żywności HACCP. Otrzymanie takiego certyfikatu podnosi zaufanie klientów, gdyż widzą oni, że kontrola przydatności do spożycia, warunków temperatury i higieny stanowią najwyższy priorytet w firmie i są zarządzane systemowo.

Marcin Turski, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta w firmie Fresh Logistics, podkreśla, że w jego firmie – *warunki termiczne, w jakich przebywają artykuły spożywcze na każdym etapie swojej drogi (od producenta do konsumenta), zawsze są zgodne z obowiązującymi w Polsce i krajach UE przepisami prawa żywnościowego. Działania podejmowane przez Fresh Logistics i wdrożone procedury mają na celu monitoring CCP (Krytycznego Punktu Kontrolnego), a polegają na badaniu temperatury od chwili odbioru od klienta, poprzez*

cały okres składowania i transportowania. Wymóg ten jest realizowany m.in. poprzez nadzór nad urządzeniami utrzymującymi właściwą temperaturę, eliminując ryzyko niezachowania ciągu chłodniczego.

Na dodatek wymagania prawa żywnościowego, standardy GMP i GHP oraz normy prawne dla systemów zarządzania jakością i bezpieczeństwem żywności zmieniają się i są coraz bardziej restrykcyjne, trzeba więc stale je śledzić i doskonalić. Wyzwaniem są też rosnące koszty związane np. z rozszerzeniem zasięgu elektronicznego poboru opłat drogowych (viaTOLL) oraz duży nacisk ze strony rynku na optymalizację kosztów logistycznych.

### Czy to się opłaca?

Wymagania te odciągają producentów, którzy chcą czuć nad całym łańcuchem dostaw od ich podstawowej działalności. Aby temu zapobiec coraz więcej z nich korzysta z usług operatorów logistycznych.

Agnieszka Bigus z firmy Mlekoma Dairry, w pełni korzystającej z usług zewnętrznych operatorów logistycznych, począwszy od magazynowania, przez kompletację, na dostawach drobnicowych do klientów kończąc, twierdzi, że – w obecnej sytuacji współpraca z operatorem logistycznym jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem – przede wszystkim ze względu na obniżenie kosztów stałych. Dlatego firma obecnie korzysta z usług dwóch magazynów zewnętrznych, które magazynują jej towar oraz przygotowują go do wysyłki (kompletacja wg zamówienia od klienta), dwóch firm spedycyjnych zajmujących się dostawami drobnicowymi na terenie Polski oraz jednego operatora, który magazynuje, kompletuje wysyłki i dostarcza towary do klientów. – Wybór odpowiedniego operatora logistycznego to trudny proces. Szczególnie, że nie każdy z rynkowych graczy specjalizuje się w przewożeniu produktów spożywczych, czy też dysponuje odpowiednim zapleczem i sprawdzonym zespołem. Powierzając operację logistyczne partnerowi zewnętrznemu przyjęliśmy kryteria takie jak: doświadczenie, kompetencje, oferowany serwis i jego jakość – podsumowuje Agnieszka Bigus.

– Konsumenci kupując produkty spożywcze oczekują dostępności oraz świeżości swoich ulubionych artykułów. Dla sieci handlowych oraz producentów ważne jest wybranie partnera logistycznego, który oprócz korzystnych cen oraz czasów dostaw, zapewni bezpieczeństwo transportowanych i składowanych produktów. Kluczowe znaczenie ma tutaj temperatura oraz czynnik ludzki – dodaje Marcin Turski. Z kolei Yann Belgy potwierdza, że outsourcing pozwala klien-

tom skupić się na podstawowej działalności biznesowej oraz przekształcić koszty stałe w koszty zmienne. Umożliwia także

korzystanie z doświadczenia i dobrych praktyk zgromadzonych przez operatora logistycznego.

## Na operatorach logistycznych zajmujących się dystrybucją i składowaniem produktów z branży spożywczej spoczywa odpowiednie zorganizowanie łańcucha dostaw, na dodatek musi on odpowiadać warunkom wymaganym w całej UE.



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 przedziale temperatur od -25°C do 25°C

Marcin Turski, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta w firmie Fresh Logistics

Firma Fresh Logistics powstała w 2002 r. Obecnie w Polsce ma sieć ośmiu oddziałów. Centra dystrybucyjne znajdują się w Gądkach, Gliwicach, Grodzisku Mazowieckim, Straszynie, Szczecinie, Wrocławiu, Lublinie i Łomży.

Świadczymy usługi transportu krajowego i międzynarodowego oraz logistyki kontraktowej (magazynowanie, cross-docking, VAS). Dostarczamy pod wskazany adres przesyłki o dowolnej wielkości – od jednej palety do ładunków całopojazdowych. Współpraca z Fresh Logistics w zakresie przewozów całopojazdowych pozwala na realizację zleceń w przedziale temperatur od -25°C do 25°C. Wszystkie środki transportu przystosowane są do przewozu towarów spożywczych, a kierowcy posiadają odpowiednie uprawnienia i szkolenia.

Jesteśmy wiodącym członkiem European Food Network – sieci drobnicowej obejmującej swoim zasięgiem 29 krajów europejskich. Sieć regularnych połączeń wahadłowych oraz współpraca z operatorami logistycznymi w Europie umożliwiają świadczenie usług eksportowo-importowych, dokonywanie odprawy celnej i dystrybucji towarów świeżych (z pominięciem magazynu klienta). Inne usługi specjalne obejmują konsolidację ładunków przychodzących z różnych kierunków i od różnych nadawców, a następnie ich wysyłkę do kraju przeznaczenia. Głównymi krajami w jakich świadczymy usługi są kraje bałtyckie, Czechy, Słowacja, Węgry oraz Ukraina, ale w ramach EFN (European Food Network) jesteśmy w stanie dostarczyć przesyłkę do każdego miejsca w Europie.

Usługi celne dotyczące ładunków importowanych i eksportowanych są wspierane przez Agencje Celne będące własnością Grupy Raben.

Wraz przejściem obsługi firmy z branży spożywczej operator przejmuje również odpowiedzialność za jej prawidłową obsługę, która nie wiąże się tylko z dostarczeniem towaru pod wskazany adres, ale również z terminowością, a przede wszystkim jakością magazynowanych i transportowanych produktów. – *Kluczowym zadaniem dla firmy logistycznej jest stworzenie pewnego rodzaju pomostu pomiędzy oczekiwaniami producentów i finalnych odbiorców. Operator logistyczny powinien czuć, aby droga produktu „z farmy na widelec” była szybka, zgodna z prawnymi uregulowaniami, ale przede wszystkim bezpieczna* – tłumaczy Marcin Turski.

## Po środku łańcucha dostaw

Jednak nie kto inny jak operator logistyczny stojący pośrodku łańcucha dostaw, ma możliwość obserwować całość procesu, a dzięki temu dostrzec potrzeby producentów i dostawców. – *Kluczową kompetencją współczesnego operatora logistycznego nie jest już tylko transport i magazynowanie towarów. Członkowie gracze logistyczni powinni monitorować oraz obserwować rynek z szerszej perspektywy, mając świadomość swojego oddziaływania na pozostałych uczestników łańcucha dostaw. Każde ogniwo jest indywidualną jednostką, która ma swoje własne uwarunkowania, ograniczenia i styl pracy. Natomiast w tym indywidualizmie musi być miejsce na wzajemną współpracę, wsparcie i przede wszystkim zaufanie, bez którego poszczególne ogniwa łańcucha dostaw nie miałyby szansy zaistnienia na rynku* – tłumaczy Marcin Turski.

Przewagą operatora logistycznego nad producentem jest też to, że może zająć się kompletacją towarów, będącą również źródłem oszczędności. – *Polega ona na wyszukiwaniu zamówionych przez klientów towarów i przygotowaniu ich do wysyłki. Proces ten jest pracochłonny i wymaga właściwej organizacji magazynu i wykwalifikowanej kadry pracowników, która potrafi skutecznie pracować z nowoczesnymi urządzeniami (terminal głosowy czy skaner) pod presją czasu* – zaznacza Ewa Orzechowska, specjalista ds. systemów zarządzania we Frigo Logistics Sp. z o.o. – *Kompletowanie może generować dużą liczbę szkód, wypadków i błędów, które wpływają na bezpieczeństwo ludzi i towarów w magazynie oraz mogą utrudniać identyfikowalność towarów (zdolność do prześledzenia ich historii), jakże istotną dla żywności. Dlatego Frigo Logistics nieustannie i, co warto podkreślić, skutecznie wdraża bardziej i mniej znaczące rozwiązania techniczno-organizacyjne mające na celu ułatwienie pracy i komunikacji*



Wraz przejściem obsługi firmy z branży spożywczej operator przejmuje również odpowiedzialność za jej prawidłową obsługę, która nie wiąże się tylko z dostarczeniem towaru pod wskazany adres, ale również z terminowością, a przede wszystkim jakością magazynowanych i transportowanych produktów



### Pod kątem sieci

Maciej Walenda,  
prezes Zarządu DSV Solutions

Klienci operatorów logistycznych, czyli w znaczącej większości producenci, przesuwają swoje wymagania na obsługę kanałów wymienionych w raporcie firmy PRM – dyskontów i sklepów typu *convenience*. Zmianę tę można zaobserwować m.in. poprzez generowanie coraz większych obrotów

w obszarach dostosowanych do wymogów konkretnego rodzaju punktów sprzedaży. Wymienione formaty w przeważającej większości wymuszają kompletację przesyłek w takiej formie, aby produkt dostępny był do sprzedaży natychmiast po rozładunku. W związku z tym, już na etapie kompletacji w magazynie operatora wymaga on odpowiedniego przygotowania. Do tego typu zadań można zaliczyć przygotowywanie *display*ów promocyjnych, które po rozfoliowaniu przez obsługę sklepu oferują szeroki asortyment artykułów producenta na przygotowanym stojaku promocyjnym.

Podczas realizacji zadań pod kątem różnego typu sieci handlowych obsługujemy m.in. szeroki zakres formatu pół-palet. Jest to wymóg szczególnie dużych sklepów, które oferują towary do sprzedaży na terenie sklepu właśnie na tym formacie nośników. Operatorzy, co stało się już standardem, odpowiadają również za tworzenie zestawów kompletowanych z kilku sztuk produktu. Takie rozwiązanie, dzięki rozbudowanemu parkom maszynowym, jest kosztowo efektywne wyłącznie po stronie operatora, który przez dużą skalę przepakowań, jest w stanie oferować konkurencyjne stawki jednostkowe.

*pomiędzy pracownikami administracyjnymi a pracownikami kompletującymi zamówienia, tak aby właściwe towary mogły efektywnie trafić we właściwe miejsca i o właściwym czasie – dodaje.*

Jakimi więc kryteriami powinna kierować się branża spożywcza przy wyborze operatora?

Oczywistym jest, że musi on wykazać się znajomością obowiązujących przepisów prawnych i posiadać niezbędne certyfikaty i uprawnienia dla transportu i magazynowania żywności (HACCAP, Food Defense). Za Marcinem Turskim możemy powtórzyć, że ważne jest też doświadczenie w branży, silna sieć logistyczna oraz kompleksowość usług, kiedy jeden operator zapewnia transport, magazynowanie, administrację etc. Wtedy zarządza całym łańcuchem logistycznym, dzięki czemu łatwiej jest też ciąć koszty, np. dzięki komasowaniu dostaw dla jednej sieci od różnych producentów towarów. Taki operator może również precyzyjnie zaplanować wykorzystania floty i trasy dojazdu tak, aby jednym kursem zrealizować jak największą liczbę dostaw w określonym czasie. Grafiki ten musi być

## Jesteśmy z Wami już 20 lat

FM Logistic, międzynarodowy operator logistyczny, tworzy, wprowadza i pilotuje działania w ramach globalnego łańcucha dostaw dostosowane do oczekiwań klientów. Jako kreator i lider w wdrażaniu logistycznych rozwiązań sprawia, iż każdy, nawet najbardziej skomplikowany łańcuch przepływu dóbr staje się efektywny.

magazynowanie • dystrybucja • transport krajowy • transport międzynarodowy • co-packing • co-manufacturing



### Orientacja na klienta

Yann Belgy, dyrektor generalny,  
ID Logistics Polska

Obsługa firm z branży spożywczej i ogólnie FMCG, stanowi obecnie największą część działalności ID Logistics w Polsce. Do naszych klientów należą zarówno producenci jak i sieci handlowe. Specjalizujemy się w logistyce – magazynowaniu, transporcie i *co-packingu* – pakowaniu produk-

tów spożywczych, składowanych zarówno w temperaturze otoczenia jak i w warunkach kontrolowanej temperatury dodatniej oraz wilgotności.

W przypadku żywności jesteśmy zobowiązani do przestrzegania różnych norm prawnych, takich jak HACCP oraz uwzględniania ograniczeń związanych z zarządzaniem numerem partii, FIFO oraz datami przydatności do spożycia poszczególnych produktów spożywczych. Dodatkowo ID Logistics działa w oparciu o wewnętrzne standardy, wyznaczone przez certyfikat CID, które są jeszcze bardziej restrykcyjne niż normy prawne. Określone przez CID standardy pomagają zapewnić klientom wysoką jakość i wydajność usług.

Specjalizujemy się w dedykowanej logistyce kontraktowej, dlatego przede wszystkim oferujemy usługi magazynowe. Ale nie tylko. W swojej ofercie mamy także usługi transportowe i usługi dodatkowe, których nasi klienci mogą od nas oczekiwać w ramach ich łańcucha dostaw, jak na przykład *co-packing* czy obsługa celna.

DNA firmy ID Logistics jest oparte na innowacji, elastyczności i orientacji na klienta. Robimy wszystko, aby każdego dnia udowodnić naszym klientom, że nie są to tylko puste słowa.

### Skażenie – celowe lub nie

Stosunkowo mało mówi się też o tym, że w przemyśle spożywczym na bezpieczeństwo całego procesu logistycznego duży wpływ mają ludzie, i to nie tylko dlatego, że czuwają nad nim, ale też dlatego że produkty spożywcze mogą zanieczyścić czynnikami biologicznymi, chemicznymi i fizycznymi podczas przechowywania lub przetwarzania. Źródła niezamierzonego zanieczyszczenia są identyfikowane i na ich podstawie opracowuje się analizę zagrożeń w systemach HACCP.

– Coraz częściej poruszany jest również temat „Food Defence”, czyli obrony produktów przed celowym skażeniem. Główne zagrożenie to złośliwe zanieczyszczenie żywności materiałami toksycznymi, sabotaż w łańcuchu dostaw oraz wykorzystanie żywności do celów (bio)terrorystycznych lub przestępczych. Ataki w tej formie mogą nie tylko obniżyć reputację marek firm globalnych, ale przede wszystkim mieć wpływ na zdrowie konsumentów. Spółka Fresh Logistics chcąc zapewnić ochronę transportowanych i przechowywanych produktów wdrożyła procedury Food Defence – podkreśla Marcin Turski. Co więcej, mając na



Czołowi gracze logistyczni powinni monitorować oraz obserwować rynek z szerszej perspektywy, mając świadomość swojego oddziaływania na pozostałych uczestników łańcucha dostaw

### Przewagą operatora logistycznego nad producentem jest to, że może zająć się kompletacją towarów, będącą również źródłem oszczędności.

rozpisany co do minuty, przy czym na bieżąco muszą być uwzględniane wszystkie utrudnienia w ruchu jak remonty.

Oczywistym jest, że wybierany operator powinien posiadać niezależne referencje, nowoczesną flotę i magazyny, stabilność finansową i zapewniać terminowość dostaw. Coraz ważniejszym atutem na

względnie zmniejszenie prawdopodobieństwa i konsekwencji wrogiego ataku, jak również ochronę wizerunku firmy i kontrahenta, we Fresh Logistic opracowano Plan Ochrony Żywności. W jego ramach skupiono się na zapewnieniu właściwego zabezpieczenia magazynowanych produktów poprzez kompleksowy monitoring

### Coraz ważniejszym atutem na konkurencyjnym rynku spożywczym jest też możliwość dostosowania serwisu do indywidualnych potrzeb klientów i kontroli przepływu towarów.

konkurencyjnym rynku spożywczym jest też możliwość dostosowania serwisu do indywidualnych potrzeb klientów i kontroli przepływu towarów, a to oznacza, że bez nowoczesnych rozwiązań IT ani rusz. Pewnie niedługo konieczne będzie również posiadanie ekologicznej floty i ekologicznych rozwiązań w magazynach.

objektów, kontrolę wejść na teren zakładu, ograniczenia dostępu do zastrzeżonych obszarów, identyfikację gości oraz wiele innych. Zastosowane metody mają na celu zmniejszenie prawdopodobieństwa i konsekwencji wrogiego ataku, jak również ochronę wizerunku firmy i kontrahenta. <

Elżbieta Haber



## ID Logistics uruchomił magazyn w Mszczonowie

W połowie lipca ID Logistics Polska, specjalizujący się w logistyce kontraktowej, uruchomił w Mszczonowie nowy magazyn BTS dla sieci hipermarketów Auchan. To jedna z największych inwestycji firmy w Polsce w 2015 r. Docelowo zatrudnienie znajdzie tu ponad 400 osób.

chemiczne, środki czystości oraz artykuły spożywcze, nie wymagające przechowywania w kontrolowanej temperaturze) do sieci sklepów Auchan oraz sieci handlowej Real, przejętej przez Auchan. Docelowo magazyn będzie obsługiwał północną część Polski.

**N**owoczesny magazyn ID Logistics dla sieci Auchan to jeden z najnowszych obiektów tego typu w Polsce. Jego łączna powierzchnia wynosi ponad 47 tys. m, w tym blisko 44 tys. stanowi powierzchnia magazynowa, 2,3 tys. – biurowa, a ponad 1,3 tys. – wiata paletowa. Magazyn wyposażony został w regały wysokiego składowania, na których przygotowano ponad 54 tys. miejsc paletowych.

### Dla sieci Auchan

Celem budowy nowego obiektu w Mszczonowie była konsolidacja operacji logistycznych dwóch magazynów prowadzonych wcześniej przez ID Logistics dla firmy Auchan, w Odrzywołku k. Grójca (Food) oraz w Mszczonowie (NonFood). Obecnie z Mszczonowa dystrybuowane są produkty FMCG Food i NonFood (m.in. produkty

ID Logistics inwestuje w najnowsze rozwiązania technologiczne. W mszczonowskim magazynie firma zastosowała nowoczesne systemy wspierające usługi magazynowania, *pickingu*, *cross-dockingu* i etykietowania, m.in. skanery radiowe oraz terminale głosowe. Firma wdrożyła również dedykowane systemy do zarządzania przepływem załadunków i rozładunków oraz kierowania ruchem samochodowym na parkingach wewnętrznych magazynu. Obiekt ID Logistics posiada rozwiązania proekologiczne, takie jak panele słoneczne do podgrzewania wody oraz zamontowane w hali nowoczesne oświetlenie LED. Wysokość robocza hali magazynowej wynosi 12 m, a to oznacza, że jest o 2 m wyższa od standardowej. To znacznie zwiększa ilość zmagazynowanego towaru. Aby zapobiec uszkodzeniom podłogi, została zastosowana posadzka o zwiększonej nośności z 5 do 7,5 t na m<sup>2</sup>.

### Na trasie tranzytowej

– Z firmą Auchan ID Logistics współpracuje od kilku lat. Uruchomienie nowoczesnego magazynu w Mszczonowie, w pełni dostosowanego do oczekiwań klienta, jest kolejnym, ważnym etapem tej współpracy. Cieszymy się, że nasz długoletni klient, powierzając właśnie nam realizację tak dużego projektu, docenił zaangażowanie i profesjonalizm zespołu ID Logistics oraz nowoczesne rozwiązania technologiczne, efektywnie wspierające rozwój jego biznesu – podsumował Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics Polska.

Nowy magazyn ID Logistics w Mszczonowie został wybudowany w ciągu 7 miesięcy. Położony jest w parku logistycznym P3 (PointPark Properties), blisko 50 km od Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie ważnego węzła komunikacyjnego – drogi krajowej nr 8, łączącej północ z południem i drogi krajowej nr 50, obwodnicy tranzytowej Warszawy oraz 30 km od autostrady A2. Tak doskonała lokalizacja w znaczący sposób usprawnia proces dystrybucji na terenie całego kraju. ◀

KK

## Rozpocznij współpracę z międzynarodową marką logistyczną

UPS® poszukuje wiarygodnych partnerów, spełniających poniższe wymagania, do rozpoczęcia współpracy w zakresie transportu ładunków całopojazdowych (FTL).

### Wymagania dla pojazdów do 3,5 t

- zamknięta zabudowa kontenerowa lub blaszana przestrzeni ładunkowej
- brak możliwości przejścia z kabiny kierowcy do przestrzeni ładunkowej
- brak okien w przestrzeni ładunkowej
- drzwi otwierane na 270 stopni przystosowane do plombowania
- rok produkcji minimum 2010 • ładowność minimum 1,1 t • pojemność minimum 11 m<sup>3</sup>

### Wymagania dla ciągników siodłowych z naczepami

- rok produkcji minimum 2007 • klasa emisji spalin minimum EURO 4
- naczepy w zabudowie kontenerowej
- minimum 2,6 m wysokości przestrzeni ładunkowej • pojemność naczepy minimum 80 m<sup>3</sup>



Ogłoszenie nie dotyczy pośredników

Zgłoszenia prosimy wysłać do 30.09.2015 na adres [grzegorz.racinowski@europe.ups.com](mailto:grzegorz.racinowski@europe.ups.com)

# Sposób na zbudowanie przewagi rynkowej

Aż 38% działalności Grupy FM Logistic stanowi obsługa sektora FMCG, do którego zalicza się również produkty spożywcze. To właśnie w obsłudze projektów FMCG operator ma najdłuższe doświadczenie, co zaowocowało współpracą z większością największych sieci handlowych obecnych na polskim rynku.

**W** rezultacie 30% działalności FM Logistic Polska skupia się na ich obsłudze, a jest to Carrefour, Makro, Auchan czy IKEA. 29% stanowi współpraca z branżą FMCG, w tym z takimi potentatami z rynku spożywczego jak Mars, Lotte Wedel, Ferrero, Barilla. Do grona nowo pozyskanych usługobiorców w obu branżach – których zakres pokrywa się ze sobą – należą m.in. Piotr i Paweł, Coca-Cola, Jeronimo Martins, i HJ Heinz Polska. Ta ostatnia firma do listy klientów dołączyła w połowie roku. Zgodnie z kontraktem FM Logistic jest głównym operatorem tego znanego na całym świecie producenta ketchupów – po towar jeździ do Pudliszek, a dystrybucję prowadzi na terenie całego kraju.

## Zarządzać efektywnie

Przewagę konkurencyjną FM Logistic zbudowało m.in. dzięki koncepcji platform *multiklienckich*, które mają pomóc w efektywnym zarządzaniu logistyką. Pierwsza powstała 20 lat temu, kiedy operator zakładał swoją pierwszą w Polsce platformę logistyczną w Mszczonowie. W całości była, i nadal jest, dedykowana branży FMCG. Zebranie firm z jednej branży w jednym miejscu umożliwiło korzystanie z *poolingu*

– towary należące różnych klientów znajdują się w jednym miejscu i następnie razem wysyłane są do tych samych odbiorców i sklepów. Platformy *multiklienckie*

w Olszowej, która uzupełnia ofertę operatora, a zbudowana zgodnie z najnowszymi technologicznymi wymogami służy klientom z branży FMCG.

## Przewagę konkurencyjną FM Logistic zbudowało m.in. dzięki koncepcji platform multiklienckich, które mają pomóc w efektywnym zarządzaniu logistyką.

pozwalają więc wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów i wspomóc efekt synergii. Operator pracuje także na platformach *monoklienckich*, dedykowanych jednej firmie, np. w wypadku sieci Carrefour wdrożył projekt centrum konsolidacyjnego dla kilku kluczowych dostawców.

Jednakże FM Logistic przede wszystkim świadczy usługi wielu firmom na jednej platformie. Zabieg ten ułatwił stworzenie efektu synergii w całym łańcuchu logistycznym, a nie tylko w wypadku dystrybucji i składowania.

Posiadanie przez FM Logistic jednego lub kilku centrów dystrybucyjnych w każdym regionie Europy Centralnej Europie, spowodowało że jest w stanie zaproponować swoim klientom organizację międzygraniczną. W 2008 r. powstała platforma

Ta przemyślana strategia wdrażania usług przez operatora wpłynęła na szybki rozwój FM Logistic i doprowadziła do dalszej rozbudowy już istniejących platform, jak również do otwarcia centrum logistycznego w Woli Bykowskiej w styczniu 2010 r.

## Świeżość na topie

W obsłudze branży spożywczej wpisuje się logistyka produktów świeżych, którą aktualnie FM Logistic intensywnie rozwija. Początkiem rozwoju usług dla rynku *fresh we* wszystkich oddziałach firmy, także w Polsce, był zakup rosyjskiej firmy UNIVEG w 2013 r. Przygotowując ofertę na nasz rynek FM Logistic korzystał z doświadczeń jakie zdobył za granicą przy obsłudze tego typu produktów. Ta strategia przyniosła

Zebranie firm z jednej branży w jednym miejscu umożliwiło korzystanie z *poolingu*



firmie w 2014 r. pierwszego dużego klienta jakim jest jedna z największych sieci handlowych operujących na polskim rynku – Makro Cash & Carry. FM Logistic realizuje dla niej usługi magazynowania oraz transportu dla produktów z kategorii *fresh* oraz *ultrafresh*. Było to niezwykle trudne wyzwanie, gdyż branża produktów *fresh* jest wyjątkowo wrażliwa i wymaga spełniania najwyższych standardów jakościowych. Piotr Sukiennik, dyrektor generalny FM Logistic Polska, z satysfakcją podkreśla, że wskaźniki dla tego projektu są absolutnie najwyższe z możliwych. – *To zasługa niezawodnych procesów i doskonałej infrastruktury, ale przede wszystkim naszego doskonale wykwalifikowanego i maksymalnie zaangażowanego w pracę nad tym projektem zespołu. „Wspaniała robota” – takie i podobne słowa uznania padały pod naszym adresem ze strony klienta, kontrolującego wdrożenie i wykonywanie usług – dodaje.*

Obecnie FM Logistic doskonalą usługi, rozwija infrastrukturę i portfolio klientów z sektora *fresh*. Unowocześniła też identyfikację naczep dedykowanych obsłudze tej branży, służących do przewozu nabiału, wędlin, mrozonek, owoców i warzyw, świeżego mięsa, świeżych ryb i owoców morza. Każda z tych grup asortymentowych wymaga odrębnej strefy temperaturowej, dlatego samochody FM Logistic to najnowocześniejsze naczepy z systemem *duo control*, które umożliwiają w jednym czasie transport produktów wymagających różnych zakresów temperatury.

## Wiele zamówień jednocześnie

To nie koniec innowacji w FM Logistic w ostatnim okresie. Jedną z nich jest autorska wersja systemu *put to light*, znacznie usprawniającego proces komplementacji

zamówień. Partnerem technologicznym stworzonej innowacji jest firma Balea.

A jak to działa? Podczas preparacji sygnalizacja świetlna wskazuje, na który nośnik należy odłożyć dany karton, a wyświetlacz informuje o ilości kartonów. Proste narzędzie wykorzystujące oznakowania świetlne pomaga *pickerowi* (osobie odpowiedzialnej za komplementację zamówień) na poprawne i sprawne przygotowanie wielu zamówień jednocześnie. To system elastyczny i łatwy w adaptacji, a dzięki niemu jedynie na platformie FM Logistic w Tomaszowie Mazowieckim (tam najpierw go wdrożono) łatwiej jest przygotować około dwóch milionów zamówień miesięcznie dla ponad 500 sklepów.

W tej chwili w FM Logistic wykorzystywanych jest kilka urządzeń do *put to light by FM Logistic & Balea*. Nowatorskie rozwiązanie pozwala na obsługę wielu nośników w jednym czasie a można je montować do wszystkich marek wózków



Samochody FM Logistic to najnowocześniejsze naczepy z systemem *duo control*, które umożliwiają w jednym czasie transport produktów wymagających różnych zakresów temperatury

nach wózka/nośnika, czyli jest zawsze widoczna dla operatora. Już w najbliższym roku budżetowym 100% preparatorów na platformie FM Logistic w Tomaszowie Mazowieckim ma być wyposażone w tego typu urządzenia, po to by całość preparacji wykonywać przy użyciu tej niezawodnej technologii.

## FM Logistic przede wszystkim świadczy usługi wielu firmom na jednej platformie. Zabieg ten ułatwił stworzenie efektu synergii w całym łańcuchu logistycznym, a nie tylko w wypadku dystrybucji i składowania.

widłowych typu *order picker*. Trwają prace końcowe nad projektem adaptacji rozwiązania dla pickingu sztukowego, gdzie powstaje nowy wózek, który będzie w stanie obsługiwać aż 26 nośników na raz. Zaprojektowane narzędzie jest ergonomiczne, bo nie wymaga zastosowania żadnego kodu zabezpieczającego, a do tego wygodne, bo ilość danego towaru, który należy zapakować jest wyświetlana po obu stro-

Spółka stawia też na kolejne innowacje, takie jak wózki automatyczne *robot packing*, niewymagające obsługi operatora. Dzięki takim rozwiązaniom i profesjonalnej obsłudze, w tym korzystaniu z pomocy ekspertów, którzy pracują w FM Logistic, klienci operatora mogą skupić się na swoim *core businessie*, tj. produkcji, sprzedaży, czy marketingu. ◀

Elżbieta Haber

**Prosta dyspozycja?**



**Dzięki CarLo® jest to możliwe!**

Oprogramowanie logistyczne  
soloplan.pl





**CarLo®**  
Uniwersalne oprogramowanie do zarządzania procesami transportowo-spedycyjnymi i planowania tras.  
Spotkajmy się w Warszawie na targach **TRANSPOLAND** w dniach 4-6 listopada 2015, centrum wystawowe EXPO XXI ...  
SoloPlan Polska Sp. z o.o. Sp.k. · ul. Chorzowska 50 · 40-121 Katowice · Polska · Telefon +48 32 7840-280 · info@soloplan.pl




# Korporacja stawia specyficzne wyzwania

Siedem lat temu PepsiCo powierzyło DB Schenker Logistics obsługę magazynu napojów w rejonie łódzkim. Obecnie operator logistyczny odpowiada już za cztery regionalne centra dystrybucji i wiele mniejszych magazynów.

Początkowo, oprócz obsługi magazynowej, DB Schenker Logistics był odpowiedzialny także za dystrybucję lokalną, realizowaną samochodami o ładowności do 12 ton. Zadowolenie klienta zaowocowało rozszerzeniem współpracy w 2010 r. o kolejny lokalny magazyn dystrybucyjny, zlokalizowany w Białymstoku.

obsługę czterech dużych, regionalnych centrów dystrybucji, o powierzchni ponad 20 tys. m<sup>2</sup>, oraz ponad 30 różnej wielkości magazynków przeładunkowych.

Obecnie DB Schenker Logistics zajmuje się dystrybucją wszystkich produktów w portfolio PepsiCo (zarówno produktów napojowych, jak i zaliczanych do grupy słonych przekąsek), z regionalnych cen-

wań z lokalnych magazynków z powrotem do magazynów regionalnych. Do zadań DB Schenker Logistics należy również dystrybucja sprzętu marketingowego z magazynu centralnego PepsiCo bezpośrednio do punktów handlowych i obiektów gastronomicznych.

## Wyzwania dla operatora

Przygotowanie i dostosowanie zasobów potrzebnych do obsługi tak dużego klienta, stawiało przed DB Schenker Logistics wiele wyzwań. Przede wszystkim, konieczne było odpowiednie zagospodarowanie regionalnych centrów dystrybucji. Realizacja procesów magazynowych musiała zostać dostosowana do produktów, których rotację liczy się w dniach, i dla których *lead-time* od momentu otrzymania zlecenia do momentu wydania z magazynu wynosi zaledwie kilka godzin.

Poszczególne obiekty musiały być ponadto dostosowane do obsługi i składowania opakowań zwrotnych oraz produktów przeterminowanych, które to podczas przyjmowania do magazynu weryfikowane są sztuka po sztuce. DB Schenker Logistics musiał także uwzględnić sezonowość – charakterystyczny dla branży napojowej wzrost liczby produktów, obsługiwanych przez magazyny w okresach letnim i świątecznym, a także w ostatnich dniach miesiąca. Wahania sezonowe oznaczają nie tylko wymagania co do infrastruktury magazynowej, ale też konieczność zapewnienia środków transportu i takiego stanu osobowego, aby realizacja zwiększonej liczby składowanych zamówień odbywała się płynnie.

## Nowe technologie a przydatność do spożycia

Ważną część przygotowań w procesie uruchomienia regionalnych centrów dystrybucji stanowiło przygotowanie odpowiedniej komunikacji pomiędzy systemami informatycznymi PepsiCo a systemem WMS DB Schenker Logistics. Było to kluczowe m.in. w kontekście codziennego raportowania niewrażliwych danych. Są to m.in.

## Ważną część przygotowań w procesie uruchomienia regionalnych centrów dystrybucji stanowiło przygotowanie odpowiedniej komunikacji pomiędzy systemami informatycznymi PepsiCo a systemem WMS DB Schenker Logistics.

Prawdziwy przełom nastąpił trzy lata później i był efektem rekonstrukcji sieci dystrybucyjnej po połączeniu FritoLay Polska z PEPSI-COLA GENERAL BOTTTLERS. Kooperacja objęła wówczas

trzy centra dystrybucji do lokalnych magazynów przeładunkowych.

Operator logistyczny odpowiada także za zwroty produktów pełnowartościowych i przeterminowanych oraz opako-



Konieczne było odpowiednie zagospodarowanie regionalnych centrów dystrybucji. Realizacja procesów magazynowych musiała zostać dostosowana do produktów, których rotację liczy się w dniach



## Nie tylko logistyka

Artur Mądry,  
DB Schenker Logistics

Współpraca DB Schenker Logistics z klientem wykracza poza regularne spotkania, podczas których omawiane są bieżące wyzwania operacyjne. Przykładowo, pracownicy PepsiCo zostali zaproszeni do udziału w warsztatach Lean zorganizowanych przez DB Schenker Logistics w jednym z regionalnych centrów dystrybucji. Uczestniczą także w akcji wolontariatu pracowniczego DB Schenker Logistics – Zielony Czas Pomagania. Ten rodzaj współpracy przynosi szczególną korzyść lokalnej społeczności, np. instytucjom, takim jak domy dziecka.

informacje o liczbie produktów przyjmowanych, składowanych i wydawanych, wydajności operacyjnej poszczególnych procesów oraz, co najważniejsze dla klienta, jakości oraz wydajności kosztowej. Wspomniane raporty pozwalają zarówno PepsiCo jak i DB Schenker Logistics na bardzo wnikliwą analizę realizowanych procesów, z dokładnością do jednej sztuki obsługiwanych produktów.

Wykorzystywany do nadzorowania operacji magazynowych system WMS dostarcza informacji na temat produktów przyjętych do magazynu i ich dokładnej lokalizacji, podając rodzaj asortymentu, ilość w ściśle określonych jednostkach pakowania, ich wagę i objętość oraz tak ważną informację dla produktów spożywczych jaką jest data przydatności do spożycia.



DB Schenker Logistics zajmuje się dystrybucją wszystkich produktów w portfolio PepsiCo z regionalnych centrów dystrybucji do lokalnych magazynów przeladunkowych

Ostatnia z wymienionych pozycji decyduje o kolejności, w jakiej produkty powinny być wydawane z magazynu. Odbywa się to zgodnie z zasadą FEFO (*First-Expired-First-Out*) – produkt z najkrótszym okresem przydatności musi opuścić magazyn jako pierwszy. System ten jest bezpośrednio połączony z systemem TMS (Transport Management System) i przekazuje codziennie dane o paletach ładowanych na samochody ciężarowe DB Schenker Logistics. Ta bezpośrednia komunikacja w znacznym stopniu usprawnia proces przygotowywania dokumentacji transportowej oraz dostarczania danych wykorzystywanych do rozliczeń. ◀

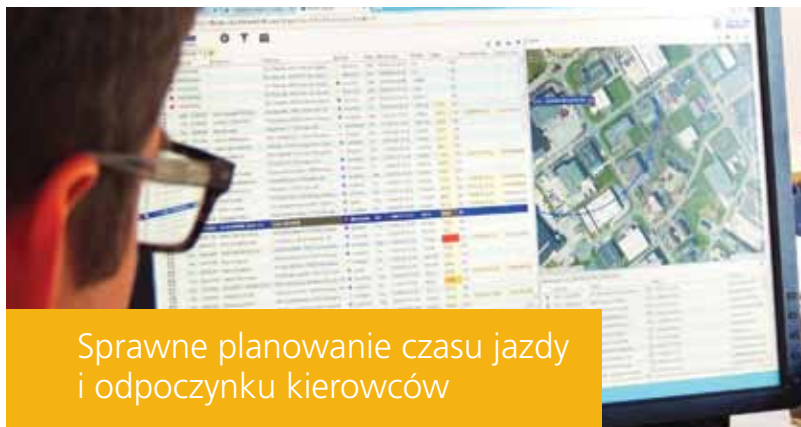
KK



Oszczędności paliwa



Zdalne szczytywanie tachografu



Sprawne planowanie czasu jazdy i odpoczynku kierowców

## Pakiet Truck4U to najprostsze i najlepsze rozwiązanie przy:

- ✓ Zarządzaniu flotą pojazdów w czasie rzeczywistym
- ✓ Analizie danych FMS oraz stylu jazdy
- ✓ Monitorowaniu i poprawianiu zachowania kierowców podczas jazdy
- ✓ Monitorowaniu dostosowanej do przepisów czasu jazdy
- ✓ Zdalnym szczytywaniem tachografu
- ✓ Sprawnym planowaniu czasu jazdy i odpoczynku kierowców

Odwiedź nas na stronie: [www.trimbletl.com](http://www.trimbletl.com),  
napisz do nas: [sales\\_trimbletl\\_pl@trimble.com](mailto:sales_trimbletl_pl@trimble.com)  
lub zadzwoń +48 22 872 99 50

# Zrozumieć mechanizmy rządzące sprzedażą

Stanowisko prezesa w DSV Solution już od dwóch lat obejmuje Maciej Walenda. W tym czasie spółka rozwinęła się, a nacisk na rozwój obsługi różnych branż uległ zmianie. O tym jakie są konsekwencje przeprowadzonych zmian – mówi prezes Walenda.

**Ostatnio na temat DSV Solutions rozmawialiśmy ponad rok temu, po objęciu przez Pana prezesury w tej firmie. Jakie od tamtego czasu zaszły zmiany w spółce?**

Odpowiedź na takie pytanie będzie zawsze miała dość subiektywny charakter, a najwięcej na ten temat mogliby z pewnością powiedzieć nasi klienci, pracownicy oraz nasza konkurencja. Obiektywnie zaś na pewno należy podkreślić, że w ostatnich 12 miesiącach wygraliśmy większość znaczących procesów przetargowych, w których chcieliśmy brać udział. Dodatkowo nasi dotychczasowi klienci w bardzo dynamiczny sposób rozszerzają zakres współpracy poprzez nowe projekty lub wymagania dotyczące miejsca składowania. W ostatnim roku poczyniliśmy też nowe inwestycje i uruchomiliśmy trzy nowe lokalizacje, zwiększając zatrudnienie o ponad 70 osób.

**Czy przyjęte przez Pana założenia zostały zrealizowane?**

Moim podstawowym celem, jak każdej osoby zarządzającej firmą, jest wynik finansowy. Cel ten został całkowicie zrealizowany dzięki pozyskaniu nowej sprzedaży oraz dzięki podjęciu działań optymalizacyjnych, a to wszystko przy



**Maciej Walenda,**

prezes DSV Solutions

wymagającej sytuacji konkurencyjnej na rynku.

Obecnie intensywnie inwestujemy w nowe narzędzia, których celem jest

ratora logistycznego. Wzrost skali naszej działalności potwierdza realizację naszych strategicznych założeń również w tym obszarze.

**Co jest największym sukcesem, a co największą porażką?**

Skokowy rozwój skali naszego biznesu jest niezaprzeczalnie największym sukcesem – nie tylko moim, ale całej firmy. Zespół DSV Solutions to doświadczeni eksperci, którzy sprawnie realizują założenia strategiczne, dzięki czemu po dwóch latach od objęcia przeze mnie stanowiska prezesa znajdujemy się w czołówce firm pod względem dynamiki rozwoju.

Jednocześnie widzę oczywiście także pole do poprawy. Jest nim zwiększenie naszej aktywności w sektorze *automotive*, który jest jednym z flagowych obszarów specjalizacji DSV Solutions na świecie. Biorąc pod uwagę duży potencjał tego sektora także w Polsce będziemy intensywnie pracować nad naszym udziałem w obsłudze tej branży.

**Jak zmienił się udział poszczególnych branż w DSV Solutions?**

Największy wzrost zanotowała branża *healthcare*, która stanowi aktualnie blisko 50% naszego biznesu, a udział tego sektora w portfelu naszych klientów będzie się



*Największy wzrost zanotowała branża healthcare, która stanowi aktualnie blisko 50% biznesu DSV Solutions, a udział tego sektora w portfelu klientów spółki będzie się z całą pewnością dalej zwiększał*

**W ostatnich 12 miesiącach wygraliśmy większość znaczących procesów przetargowych, w których chcieliśmy brać udział. Poczyniliśmy też nowe inwestycje i uruchomiliśmy trzy nowe lokalizacje, zwiększając zatrudnienie o ponad 70 osób.**

ciągle usprawnianie naszych procesów oraz rozszerzamy zakres możliwości obsługi dla naszych klientów. Dodatkowym celem, jaki sobie postawiłem, było odpowiednie wypromowanie marki DSV Solutions jako kompleksowego ope-

z całą pewnością dalej zwiększał. Znaczne wzrosty odnotowaliśmy także w branży przemysłowej, która dzięki już zakontraktowanym projektom, będzie stanowiła istotny udział w naszej działalności, szczególnie od czwartego kwartału 2015 r.

### Jaka rolę odgrywa obecnie branża spożywcza, która już wiele lat temu w DSV Solutions była bardzo ważna?

Branża spożywcza nadal stanowi istotny udział w naszej działalności, jednak sektor ten na rynku polskim podlega tak dużej walce konkurencyjnej, że szczególnie w obszarze magazynowym trudno o realne, zadowalające poziomy rentowności. Z tego względu koncentrujemy się na bardziej złożonych projektach, a jeśli jest to obsługa branży spożywczej, to najczęściej wiąże się ona z dodatkowymi usługami jak *copacking*, czy serwisy specjalne dla klientów finalnych.

### Jaki zakres usług świadcycie w tej branży i na ile korzystacie z innowacyjnych rozwiązań?

Aktualnie dla każdej z branż jesteśmy w stanie zaoferować wachlarz usług dodatkowych, szytych na miarę potrzeb danego klienta, które wykraczają poza standardowy serwis składowania czy obsługi handlingowej. Inwestujemy w dedykowane rozwiązania dla *pickingu* sztukowego, samodzielnie projektujemy narzędzia IT do obsługi *e-commerce* czy też, dzięki uzyskanym certyfikatом GMP, jesteśmy w stanie przepakowywać leki i wyroby medyczne.

### Co robicie, aby sprostać obecnym wyzwaniom rynkowym?

Z całą pewnością nie zdradzę konkurentom sekretów naszej strategii, ale jednym z jej elementów jest bardzo przemyślane podejście do indywidualnych potrzeb naszych klientów. W naszej ocenie kompe-



Obsługa branży spożywczej najczęściej wiąże się z dodatkowymi usługami jak *copacking*, czy serwisy specjalne dla klientów finalnych

tencje zdobyte w podobnych projektach nie stanowią już wystarczającej przewagi konkurencyjnej. Należy bardzo dokładnie zrozumieć mechanizmy rządzące sprzedażą konkretnego klienta oraz faktyczny cel jaki chce on osiągnąć poprzez outsourcing usług logistycznych. Właśnie dlatego w DSV Solutions poświęcamy ogromną ilość czasu na projektowanie rozwiązań dla i wspólnie z przedstawicielami naszych klientów. ◀

## Skokowy rozwój skali naszego biznesu jest niezaprzeczalne największym sukcesem – nie tylko moim, ale całej firmy.

## BEZKONKURENCYJNA DOSTĘPNOŚĆ POWIERZCHNI

Kiedy szukasz budynku magazynowego szytego na miarę lub powierzchni dostępnej od ręki o jakiej firmie myślisz?

Z portfolio ponad 2.2 miliona metrów kwadratowych powierzchni magazynowo-przemysłowej oraz 250 hektarami gruntów w Polsce, nasze możliwości są nieograniczone.

Więc kiedy myślisz "bezkonkurencyjna dostępność powierzchni"...  
O jakiej firmie myślisz?

### DOSTĘPNE OD RĘKI

Region Warszawy  
78 400 m<sup>2</sup>

Poznań  
2 700 m<sup>2</sup>

Górny Śląsk  
35 800 m<sup>2</sup>

Polska Centralna  
12 000 m<sup>2</sup>

Dolny Śląsk  
25 700 m<sup>2</sup>

Gdańsk  
12 800 m<sup>2</sup>

Szczecin  
8 600 m<sup>2</sup>

Twój partner na globalnym rynku

62 mln m<sup>2</sup> na świecie, 2.2 mln m<sup>2</sup> na terenie Polski.  
Prologis – lider wśród dostawców powierzchni dystrybucyjnych.

prologisCEEsearch.com



PROLOGIS.



Centrum przeładunkowe UPS w Strykowie

## Aby lepiej obsługiwać klientów

Dwie poważne inwestycje UPS sfinalizowało w Polsce tego roku. W styczniu firma otworzyła w Łodzi, już drugie w Polsce, centrum UPS Global Business Services. Z kolei w czerwcu oddała do użytku nowe centrum przeładunkowe w Strykowie. Uroczystość jego otwarcia, w której uczestniczyli przedstawiciele UPS oraz polskich władz rządowych i samorządowych, została przesunięta na 2 września.

**W** ceremonii otwarcia m.in. uczestniczył wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński, prezydentka miasta Łodzi Hanna Zdanowska, marszałek województwa łódzkiego Witold Stępień, chargé d'affaires ambasadora Stanów Zjednoczonych w Polsce John C. Law i burmistrz Strykowa Andrzej Jankowski. Władze UPS reprezentowane były przez prezeskę UPS na Europę Cindy Miller oraz dyrektora generalnego UPS Polska Pavla Adamovského.

### Centrum UPS Global Business Services w Strykowie jest największą tego typu inwestycją w historii UPS w Polsce, na którą wydano 20 mln dol.

Trudno się dziwić, że obiekt wzbudził tak duże zainteresowanie, jeżeli jest największą tego typu inwestycją w historii UPS w Polsce, na którą wydano ponad 20 mln dol. UPS zdecydował się na zaan-

gażowanie tak poważnych środków w polski rynek ze względu na duży potencjał gospodarczy naszego kraju i jego dominującą pozycję w centralno-wschodniej Europie. Świadczy o tym chociażby wzrost eksportu z Polski o 30% w pierwszej połowie 2015 r.



W centrum znajduje się 70 stanowisk załadunkowych i rozładunkowych dla ciężarówek oraz 125 miejsc parkingowych i załadunkowych dla samochodów dostawczych

### W centrum Europy

Na siedzibę nowego centrum przeładunkowe wybrano Stryków koło Łodzi, gdyż miasto to usytuowane jest w centrum Polski, blisko krajowych centrów biznesowych, a także ze względu na znakomitą infrastrukturę transportową, która umożliwia dalsze doskonalenie sieci logistycznej UPS i zbudowanie obiektu mającego perspektywę rozwojową. Nie bez znaczenia było też to, że od 2014 r. UPS realizuje przewozy kolejowe z Chin do położonej w pobliżu Strykowa Łodzi.

Budowę rozpoczęto we wrześniu zeszłego roku, a budynek gotowy był do pracy już po ośmiu miesiącach. Dziś centrum ma powierzchnię 12,8 tys. m<sup>2</sup> (co odpowiada powierzchni dwóch boisk piłkarskich),

a do tego istnieje również możliwość postawienia na pobliskim terenie drugiego podobnego budynku.

Obiekt w Strykowie pełni funkcję przeładunkową i dystrybucyjną dla przesyłek różnej wielkości, a rozwiązania technologiczne jakie zastosowano umożliwiają sortowanie do 15 000 przesyłek na godzinę. Centralna lokalizacja nowego centrum przeładunkowego zapewnia sprawniejszą i szybszą realizację usług dla klientów UPS. – *Są to nie tylko klienci biznesowi i z sektora e-commerce, ale i coraz częściej klienci prywatni. Z Łodzi obsługujemy całą Polskę i inne kraje europejskie, do tego specjalna strefa przeznaczona jest do obsługi najbliższego regionu, gdzie wysyłane są bezpośrednio samochody kurierskie* – tłumaczy Pavel Adamovsky, dyrektor generalny UPS Polska. W centrum znajduje się 70 stanowisk załadunkowych i rozładunkowych dla ciężarówek oraz 125 miejsc parkingowych i załadunkowych dla samocho-



W trakcie uroczystego otwarcia pani Cindy Miller, prezeska UPS na Europę, odebrała w imieniu UPS, z rąk wicepremiera Janusza Piechocińskiego, Odznakę Honorową za Zasługi dla Rozwoju Gospodarki Rzeczypospolitej Polskiej

ko – w ciągu najbliższych lat firma chce w Europie zainwestować 2 mld dol. (łącznie z wymienionymi wcześniej 25 mln).

Za realizację międzynarodowych usług wspólnych firmy, jak wsparcie działów handlowych i marketingu, czy obsługa księgowo-finansowa biura tej firmy w całej Europie Zachodniej, odpowiedzialne jest łódzkie centrum UPS GBS. To drugi tego typu obiekt w Polsce. Pierwszą firmą UPS otworzyła w 2006 r. we Wrocławiu, gdzie obecnie pracuje teraz ponad 600 osób. W Łodzi do końca tego roku ma zatrudnić 140 osób. Według zapowiedzi przedstawicieli UPS, w przyszłości ma ono rozszerzać swoją działalność, a docelowo pracę znajdzie w nim ponad 300 osób. Podczas uroczystego otwarcia UPS GBS, co miało miejsce w lipcu, wiceprezes UPS GBS Carol Brolley podkreśliła, że Polska jest dla UPS bardzo ważnym rynkiem. – *Wybraliśmy Łódź przede wszystkim ze względu na dostępność doskonale wykwalifikowanej kadry* – stwierdziła.

## Centrum ma powierzchnię 12,8 tys. m<sup>2</sup>, co odpowiada powierzchni dwóch boisk piłkarskich.

dów dostawczych. Kilka z taśmociągów jest specjalnej konstrukcji, ułatwiającej przejmowanie paczek ułożonych głęboko w samochodzie, wszystko dzięki temu, że stosownie do potrzeb osób je wypakowujących mogą one być automatycznie wydłużane i wpuszczane w przestrzeń samochodu. Z kolei umiejscowienie paczek na niżej położonych taśmociągach ułatwiają ludziom specjalne pochylenie, dzięki którym nie muszą się schylać.

Z kolei efektywne energetycznie rozwiązanie, umożliwiające maksymalne wykorzystanie oświetlenia naturalnego, takie jak *smart lighting* (pozwala sterować oświetleniem stosownie do natężenia ruchu i dostępności światła dziennego w danym miejscu), świetliki doświetlające przestrzeń oraz budowa podziemnego zbiornika na wodę, w celu częściowego zaspokojenia zapotrzebowania na wodę w budynku, świadczą o zaangażowaniu UPS na rzecz zrównoważonego rozwoju.

– *Nowe centrum jest potrzebne nie tylko w celu obsługi i wspierania rozwoju naszych obecnych klientów, ale również w celu stworzenia przestrzeni dla dalszego rozwoju naszej własnej działalności. Inwestycja ta pomoże naszym klientom jeszcze łatwiej docierać na rynki międzynarodowe* – stwierdził Pavel Adamovsky. – *Jednocześnie tworzymy nowe miejsca pracy i przyczyniamy się do poprawy sytuacji ekonomicznej na rynku lokalnym* – dodał. A trzeba zaznaczyć, że w Strykowie zatrudnienie znajdzie 200 osób.

W trakcie uroczystego otwarcia pani Cindy Miller, prezeska UPS na Europę, odebrała w imieniu UPS, z rąk wicepremiera Janusza Piechocińskiego, Odznakę Honorową za Zasługi dla Rozwoju Gospodarki Rzeczypospolitej Polskiej.

### Pierwsza z dwóch inwestycji

Dwie wymienione wyżej inwestycje kosztowały UPS 25 mln dol. Ale to nie wszyst-



Zastosowano efektywne energetycznie rozwiązania, umożliwiające maksymalne wykorzystanie oświetlenia naturalnego, takie jak *smart lighting* (pozwala sterować oświetleniem stosownie do natężenia ruchu i dostępności światła dziennego w danym miejscu) i świetliki doświetlające przestrzeń

Warto podkreślić, że UPS to firma z ogromnymi tradycjami, która rozpoczęła działalność w 1907 r. w Stanach Zjednoczonych. Obecnie świadczy usługi na terenie 220 krajów i terytoriów, doręczając 18 mln paczek każdego dnia. Globalny przychód firmy w 2014 r. wyniósł 58,8 mld dol., a całkowity wolumen to 4,6 mld paczek i dokumentów. ◀

Elżbieta Haber

**Obiekt w Strykowie pełni funkcję przeładunkową i dystrybucyjną dla przesyłek różnej wielkości, a rozwiązania technologiczne jakie zastosowano umożliwiają sortowanie do 15 000 przesyłek na godzinę.**

# Wybór zależy od potrzeb

Podstawowym nośnikiem towarów jest paleta. Każdy zna to określenie, wie do czego jest wykorzystywana i jak wygląda. Coraz większa konkurencja, coraz krótszy czas dostaw i związane z tym próby sprostania zmianom na rynku, sprawiły że ten z pozoru prosty rodzaj opakowania bardzo ewoluował. Podobnie jak usługi związane z obrotem paletowym.

**W**edług definicji paleta to nic innego jak płaski nośnik, platforma o określonych, standaryzowanych wymiarach, służąca do skomasowania towarów w celu utworzenia jednostki ładunkowej. Jest to zatem szczególnie rodzaj opakowania, ułatwiający transport oraz składowanie towarów. Palety pozwalają na „wygodny” transport zarówno małych towarów tego samego rodzaju, tak zwanych jednorodnych jednostek, jak również na transport skomiszonowanych przez odbiorców zamówień, z różnego rodzaju towarów, zwanych jednostkami niejednorodnymi oraz towarów, których kształt lub charakter sprawia, że są trudne do przewożenia.

## EURO i jej pochodne

Najbardziej popularną paletą i najszerzej stosowaną jest paleta EURO. Ma ona wymiary 1200 mm × 800 mm × 144 mm i ładowność do 1000 kg. Wcześniej wykonana z drewna, obecnie coraz częściej spotyka się palety z plastiku – ze względu na ich stałą wagę (nie nasiąkają wodą), większą żywotność oraz możliwość recyklingu. Co ciekawe, nie każda paleta posiadająca takie wymiary może zostać nazwana EURO paletą. Ta nazwa zarezerwowana jest tylko i wyłącznie dla palet pochodzących od producentów posiadających licencje EPAL, które mają odpowiednią etykietę.



Fot. CHEP

Wcześniej wykonane były z drewna, obecnie coraz częściej spotyka się palety z plastiku – ze względu na ich stałą wagę (nie nasiąkają wodą), większą żywotność oraz możliwość recyklingu

**Palety pozwalają na „wygodny” transport zarówno jednorodnych jednostek, jak i skomiszonowanych przez odbiorców zamówień zwanych jednostkami niejednorodnymi oraz towarów, których kształt lub charakter sprawia, że są trudne do przewożenia.**

wymiary ułatwiają ustawienie ich na terenie sklepu i ekspozycję towarów. Podobnie jest w przypadku jeszcze mniejszych palet o wymiarach 600 mm × 400 mm i ładowności do 300 kg, najczęściej wykonanych z tworzywa sztucznego. Rzadziej spotykane paletami są te o wymiarach 1000 mm × 600 mm. Można też spotkać wyspecjalizowane konstrukcje, takie jak specjalne kontenery o podstawie EURO palety i różnych pojemnościach, przystosowane zarówno do transportu materiałów sypkich jak i cieczy oraz specjalnie wzmocnionych do transportu bardzo delikatnych i wartościowych towarów. Większość z tych konstrukcji po opróżnieniu można złożyć, co bardzo podnosi efektywność transportu pustych opakowań.

## Palety w obrocie

Obrót paletami pomiędzy producentami, centrami dystrybucji i odbiorcami jest dużą i bardzo ważną częścią całości logistyki oraz stanowi znaczny koszt dla producentów i operatorów logistycznych.



Obrót paletami pomiędzy producentami, centrami dystrybucji i odbiorcami jest dużą i bardzo ważną częścią całości logistyki oraz stanowi znaczny koszt dla producentów i operatorów logistycznych

Oprócz palet EURO, na potrzeby rynku oraz potrzeby transportu i magazynowania nietypowych towarów, powstała cała gama palet. Często stosowanym zamiennikiem dla palet EURO jest paleta o wymiarach 1200 mm × 1000 mm, określana też mianem palety przemysłowej, która wykorzystywana jest do transportu ciężkich produktów. Kolejne rodzaje palet są pochodnymi palet EURO. I tak np. półpalety o wymiarach 800 mm × 600 mm i ładowności do 500 kg, ze względu na mniejsze rozmiary z powodzeniem są wykorzystywane w sieciach dyskontowych. Mniejsze

**Półpalety o wymiarach 800 mm × 600 mm i ładowności do 500 kg, ze względu na mniejsze rozmiary z powodzeniem są wykorzystywane w sieciach dyskontowych. Mniejsze wymiary ułatwiają ustawienie ich na terenie sklepu i ekspozycję towarów.**

W najprostszym, blokowym schemacie wygląda to następująco. Producent układa produkt finalny na paletcie, która trafia do magazynu lub centrum dystrybucyjnego, dalej zostaje przetransportowana do klienta finalnego. Po rozładunku puste palety powinny wrócić do centrum dystrybucji, a z centrum do producenta na zasadzie wymiany. A to oznacza, że dostarczamy pięć palet z towarem i pięć odbieramy pustych.

Tak to wygląda w teorii. W praktyce całość procesu jest znacznie bardziej skomplikowana. Często zdarza się tak, że z palet z ładunkiem jednorodnym na potrzeby odbiorcy formowane są nowe jednostki niejednorodne. Powstaje więc potrzeba wykorzystania nowych palet, często również palet innego rodzaju. Dodatkowo nie zawsze istnieje możliwość odbioru tej samej ilości palet od klienta jaką otrzymał, a często zdarza się, że część z nich w trakcie użytkowania została uszkodzona i nie może dłużej spełniać swojej funkcji. Te czynniki powodują utrudnienia całości procesu dystrybucji i znacznie podnoszą koszty.



Najbardziej popularną paletą i najszerzej stosowaną jest paleta EURO. Ma ona wymiary 1200 mm × 800 mm × 144 mm i ładowność do 1000 kg

można osiągnąć sięgają kilkunastu procent. Współpraca z takimi firmami to nie tylko oszczędności, ale również uspraw-

norazowe, nie zanieczyszczają środowiska, ponieważ w pełni podlegają recyklingowi.

### Jakie palety?

I tu nasuwa się pytanie, jeśli ma się takie możliwości, to które z palet są najlepsze?

To bardzo indywidualna decyzja. Do dziś najpopularniejsze i najczęściej wykorzystywane są palety typu EURO. Pomimo pewnych problemów, które stwarzają, zwłaszcza jeżeli chodzi o ich powrót do

## Powstały firmy, które zajmują się wyłącznie obsługą obrotu paletami i z powodzeniem się rozwijają. Na polskim rynku w tym segmencie usług przodują firmy CHEP i LPR.

W odpowiedzi na te wyzwania powstały firmy, które zajmują się wyłącznie obsługą obrotu paletami i z powodzeniem się rozwijają. Na polskim rynku w tym segmencie usług przodują firmy CHEP i LPR. W momencie rozpoczęcia współpracy całą logistykę związaną z obrotem paletami przejmuje firma. Dostarcza określoną liczbę danego typu palet we wskazane miejsce, na przykład do zakładu produkcyjnego, a następnie odbiera puste z punktu docelowego. Taki outsourcing ma wiele zalet. Przede wszystkim, jak już wspomniano, przedsiębiorstwo nie musi się już martwić o logistykę związaną z obrotem paletowym. Ponadto firmy gwarantują, że palety będą dobrej jakości, więc raczej nie dochodzi do uszkodzenia ich podczas transportu lub załadunku i rozładunku.

Korzystanie z usług takich firm jest coraz bardziej popularne. To dlatego, że takie rozwiązanie przynosi spore oszczędności jak obniżenie kosztów inwestycyjnych związanych z zakupem palet, zredukowanie kosztów transportu, brak odpisów w sieciach, brak kosztów naprawy i utylizacji palet. Oszczędności jakie dzięki temu

nienie procesów operacyjnych i poprawa standardu współpracy z odbiorcami.

### Inne podejście

Istnieje również inne rozwiązanie. Coraz bardziej popularne są palety z prasowanego drewna. Producentem ich jest firma INKA. Oferowane palety są bardzo wytrzymałe i znacznie lżejsze od tradycyjnych, przez co idealnie nadają się do wykorzystania w transporcie lotniczym. Dodatkowo ich kształt pozwala na znaczną oszczędność miejsca podczas składowania i transportu, układane jedna w drugą zajmują 66% miejsca mniej. Idealnie nadają się również do eksportu jako palety jednorazowe, a wtedy odpada problem związany z ich obrotem i ewentualnym powrotem do przedsiębiorstwa.

Ponadto palety INKA spełniają wymagania norm ISPM15/NIMF15, więc dopuszczone są do użytku na całym świecie i dostępne we wszystkich formatach, począwszy od formatu 1/4, aż do CP3. Rozbudowana sieć dystrybucyjna pozwala na dostarczenie palet do przedsiębiorstwa w systemie *just in time*. A poza tym, mimo że są to palety jed-



Można spotkać specjalne kontenery o podstawie EURO palety i różnych pojemnościach, przystosowane zarówno do transportu materiałów sypkich jak i cieczy oraz specjalnie wzmacnianych do transportu bardzo delikatnych i wartościowych towarów

źródła i o ewentualną regenerację. Problem ten może zostać rozwiązany albo przez outsourcing i współpracę z firmami, które się tym zajmują, albo przez wykorzystanie palet jednorazowych. ◀

Konrad Kułak

# Inka – palety display

## - oszczędność miejsca i pieniędzy

Mimo wzrostu cen surowego drewna, firma Inka Paletten GmbH już drugi rok z rzędu nie podwyższyła cen oferowanych przez siebie palet. Do ich wytwarzania firma nie używa surowego drewna. Palety Inka produkowane są z odpadów drewnianych (PEFC) pochodzących ze zrównoważonej gospodarki leśnej oraz drewna recyklingowego.

**B**ezpieczny i tani transport towarów oraz natychmiastową ich prezentację w punkcie sprzedaży umożliwiają specjalne linie palet w formacie 400×600 mm oraz 600×800 mm.

### Bezpośrednia prezentacja produktu na palecie 400×600

Ten rozmiar palety (tzw. ćwiartka) jest bardzo ceniony zwłaszcza przez producentów artykułów spożywczych i FMCG. Taka bezpośrednia forma prezentacji towaru w sieciach handlowych wpływa znacząco na wzrost sprzedaży, gdyż często skłania klientów do zakupów pod wpływem impulsu.

Palety Display mają wiele zalet – użytkownik nie ponosi żadnych kosztów wynajmu lub wymiany; prosta konstrukcja pozbawiona jest gwoździ, które mogłyby uszkodzić towar lub kartony; a sama paleta umożliwia tanie i stabilne przechowywanie wcześniej wyprodukowanych towarów sezonowych. Jej uniwersalny charakter, rozmiar i możliwość łatwego osadzenia kartonowego *displayu* pozwala na zastosowanie w krajowych i międzynarodowych prezentacjach.

### Mała paleta – 600×800 mm

Na dzisiejszym rynku palet coraz większe znaczenie zdobywają także tzw. półpalety. Firma Inka Paletten oferuje palety w formacie połówkowym, wytwarzane z drewna prasowanego, wytłaczanego pod ciśnie-

niem 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:



### Inka Paletten GmbH

- Jeden z największych europejskich producentów palet z siedzibą w Siegertsbrunn 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.

- niższa cena zakupu,
- przewozu ładunku
- i składowania 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 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](mailto:info@inka-paletten.com) lub telefoniczną: 0049 8102-7742-0



# 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



# Stawka na intermodal

PKP Cargo jest jednym z tych przewoźników, którzy od paru lat konsekwentnie rozwijają w swej działalności transport intermodalny, co zapewniło spółce pozycję lidera na polskim rynku w tym segmencie kolejowych przewozów towarowych. O dalszych ambitnych planach firmy w tym zakresie z członkiem Zarządu PKP CARGO ds. handlowych, Jackiem Neską rozmawiał Franciszek Nietz.

**Po nie najlepszej końcówce 2014 r., w pierwszym kwartale roku bieżącego PKP CARGO odnotowało wzrost przewozów intermodalnych. W marcu Grupa PKP CARGO zanotowała wzrost r./r., o ponad 16%. Czy ten pomyślny trend utrzymał się również w drugim kwartale? Czy dwucyfrowy wzrost może mieć miejsce w kolejnych?**

Szacujemy, że trend wzrostowy przewozów intermodalnych PKP CARGO będzie utrzymywać się w kolejnych mie-

go wzroście przewozów intermodalnych, a nasz udział w tym segmencie będzie rósł w tempie dwucyfrowym, szybciej niż rynek. Przewozy kontenerów to najbardziej perspektywiczny segment całego rynku przewozów kolejowych, dlatego inwestujemy zarówno w infrastrukturę, jak i tabor. Rozbudowujemy terminal kontenerowy w Poznaniu Franowie, a wraz z naszymi chińskimi partnerami planujemy rozbudowę centrum logistycznego w Małaszewiczach. Kupujemy też nowoczesne wagony i lokomotywy wielosystemowe. Do zwiększenia liczby przewozów intermodalnych

**PKP CARGO oczekuje, że w tym roku będzie największym beneficjentem dynamicznego wzrostu przewozów intermodalnych, a jego udział w tym segmencie będzie rósł w tempie dwucyfrowym, szybciej niż rynek.**

siącach. Od początku roku konsekwentnie realizujemy zintegrowaną strategię rozwoju tej części biznesu, co jak widać przynosi wymierne efekty. Oczekujemy, że PKP CARGO będzie w tym roku największym beneficjentem dynamicznej

przyczyni się też coraz bogatsza sieć połączeń – transportujemy więcej kontenerów ze Wschodu na Zachód, w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz na linii Północ-Południe, dzięki uzyskaniu dostępu do terminala Ostrawa-Paskov.



PKP CARGO chce wzmocnić swoją pozycję na zagranicznych rynkach – zarówno na zasadzie partnerstwa z innymi przewoźnikami, jak i poprzez przejęcia. Interesuje się podmiotami w wielu krajach, ze szczególnym uwzględnieniem sąsiadów Polski



**Jacek Neska**

członek Zarządu PKP CARGO ds. handlowych

**Jaki wpływ na wyniki intermodalu w spółce będzie miało przejęcie 80% udziałów Advanced World Transport, jednego z największych towarowych przewoźników kolejowych w Europie, jak również podpisanie strategicznego porozumienia z HZ Cargo, narodowym przewoźnikiem w Chorwacji?**

Przejęcie AWT i współpraca z innymi europejskimi partnerami otwiera przed nami nowe perspektywy rozwoju i daje dostęp do nowych rynków. Z punktu widzenia przewozów intermodalnych szczególnie ważny dla PKP CARGO jest należący do AWT terminal kontenerowy w Paskowie pod Ostrawą, zlokalizowany blisko granicy z Polską i Słowacją. Znajduje się on w pobliżu dobrze funkcjonujących obszarów przemysłowych – po polskiej stronie Śląska, a po czeskiej ośrodków Ostrawa-Hrabov, Nošovice, Mošnov, Karviná i Czeski Cieszyn. Obiekt w Paskowie należy obecnie do największych terminali w Grupie PKP CARGO, a jego lokalizacja pozwala na łatwe i szybkie dotarcie do kluczowych

**Przewozy intermodalne to dla PKP CARGO rynek o szczególnym znaczeniu. Oprócz odpowiedniego taboru, wymagają one także silnego zaplecza terminalowego, gwarantującego płynność w przepływie towarów.**

Europejskich terminali i portów morskich na południu Europy. Z kolei dzięki alianse z Chorwatami uzyskujemy dostęp do intensywnie modernizowanych portów w Rijeci i Ploce, terminali HZ Cargo i relatywnie gęstej sieci kolejowej. Chcemy wykorzystać te strategiczne partnerstwa i zwiększyć liczbę połączeń intermodalnych na linii Północ-Południe.

**Czy w ramach długofalowej strategii rozwoju działalności PKP CARGO (także w transporcie intermodalnym) przewidywane są kolejne akwizycje czy alianse z przewoźnikami w trójkącie Morze Północne-Bałtyk-Adriatyk?**

Chcemy wzmocnić naszą pozycję na zagranicznych rynkach – zarówno na zasadzie partnerstwa z innymi przewoźnikami, jak i poprzez przejęcia. Interesujemy się podmiotami w wielu krajach, ze szczególnym uwzględnieniem sąsiadów Polski. Uczestniczymy w kilku procesach akwizycyjnych, ale ze względu na zawarte przez nas umowy o zachowaniu poufności, nie możemy na razie przekazywać szczegółowych informacji na ich temat.

**W minionym półroczu Grupa PKP CARGO pozyskała kilka kontraktów**

**na kompleksową obsługę logistyczną przewozu kontenerów z trzech chińskich prowincji do Niemiec i Holandii, a w czerwcu 2015 r. podpisało ze spółką publiczną Zhengzhou International Hub umowę przewidującą wspólne inwestycje w Małaszewiczach. Kiedy inwestycje te miałyby ruszyć i jaki będą miały planowany zakres?**

W najbliższych miesiącach spodziewamy się zawiązania spółki joint venture z Zhengzhou International Hub. W ramach tej współpracy planujemy m.in. rozbudowę centrum logistycznego w Małaszewiczach



Przewozy kontenerów to najbardziej perspektywiczny segment całego rynku przewozów kolejowych, dlatego PKP CARGO inwestuje zarówno w infrastrukturę, jak i tabor

cjonowanie. Docelowo centrum w Małaszewiczach może też zostać rozbudowane o centrum dystrybucyjne z magazynem dla przesyłek e-commerce. Podobny terminal

**Grupa PKP CARGO posiada obecnie pięć czynnych terminali kontenerowych na terenie Polski oraz jeden w Czechach. Najnowszym z nich jest obiekt w Poznaniu-Franowie, który do końca roku zwiększy swoją objętość o 40%.**

na granicy polsko-białoruskiej, co umożliwi nie tylko obsługę większej liczby kontenerów przewożonych w relacji z Państwem Środką, ale też świadczenie dodatkowych usług, takich jak magazynowanie i konfek-

zostanie zbudowany przez naszego partnera w Chinach. Szczegóły dotyczące rozbudowy i rozszerzenia działalności centrum logistycznego w Małaszewiczach potwierdzimy na etapie tworzenia biznesplanu.

Jesteśmy spedytorem z długoletnim doświadczeniem w obsłudze kontenerów z Europy Zachodniej do i z krajów WNP i Mongolii. Należymy do Grupy Transinvest.

**InterRail**  
Polcont Sp. z o.o.

Od prawie 20 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych pociągami Eastwind/Westwind, które stale są rozszerzane. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód

InterRail-Polcont Sp. z o.o.  
ul. Wilcza 33 lok. 3  
00-544 Warszawa  
Tel./fax (22) 622 59 88  
info@polcont.com.pl  
www.polcont.com.pl

Oferujemy także transporty z Chin do Małaszewicz/Warszawy i vv. z czasem tranzytu poniżej 20 dni. Zapewniamy atrakcyjne stawki w:

- kontenerach 20', 40', 40'HC, 45'(chłodnicze)
- LCL
- dowozy/odwozy samochodowe do miejsc za- i rozładunku towaru
- możliwość dekonsolidacji



W Polsce zakres usług świadczonych przez terminale bywa dość ograniczony w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej. Myślimy bardziej w kategoriach centrów logistycznych

## Bramą na południe Europy są dla nas Czechy. Głównie dlatego przejęliśmy spółkę AWT, największego prywatnego przewoźnika kolejowego w tym kraju.

W Spółce kładzie się duży nacisk na przewozy kontenerów, najbardziej w tej chwili perspektywiczny segment kolejowego transportu towarowego. Po dobiegającym końca odbiorze nowoczesnych platform intermodalnych oraz ogłoszeniu przetargu na zakup wielosystemowych lokomotyw do obsługi połączeń transgranicznych, Zarząd zapowiedział stworzenie strategii dla terminali przeładunkowych. Czy strategia taka jest już gotowa? Jakie będą jej główne punkty?

Przewozy intermodalne to dla nas rynek o szczególnym znaczeniu. Oprócz odpowiedniego taboru, wymagają one także silnego zaplecza terminalowego, gwarantującego płynność w przepływie towarów. Grupa PKP CARGO posiada obecnie pięć czynnych terminali kontenerowych na terenie Polski oraz jeden w Czechach. Najnowszym z nich jest obiekt w Poznaniu-Franowie, który do końca roku zwiększy swoją objętość o 40%. Wraz z rozbudową na znaczeniu zyska też terminal w Małaszewiczach, będący głównym punktem przeładunkowym kontenerów wożonych koleją między Europą i Azją.

Obecnie pracujemy nad strategią terminalową. Od strony formalnej jest to

Od pewnego czasu pracujemy nad pełnym wykorzystaniem potencjału tego połączenia. Bramą na południe Europy są dla nas Czechy. Głównie dlatego przejęliśmy spółkę AWT, największego prywatnego przewoźnika kolejowego w tym kraju. Z kolei umowa o strategicznej współpracy z chorwackim przewoźnikiem narodowym HZ Cargo umożliwia pełne wykorzystanie potencjału rozwoju PKP CARGO w zakresie świadczenia kompleksowych usług logistycznych na osi Bałtyk-Adriatyk.

**Rozwój transportu intermodalnego w Polsce hamuje nadal wiele istniejących barier. Które z nich są dla PKP CARGO, jako największego gracza na polskim rynku intermodalu, najbardziej dokuczliwe?**

Rozwój całego rynku przewozów towarów koleją utrudnia m. in. stan infrastruktury. Prowadzone obecnie prace modernizacyjne na dłuższą metę sprawią, że więcej towarów powróci na tory. To bardzo dobra wiadomość dla PKP CARGO. Jednak dzisiaj jako największy przewoźnik w Polsce mocno odczuwamy negatywny wpływ tych prac na przepustowość sieci. Jeśli chodzi o przewozy intermodalne, wciąż stanowią one zaledwie kilka procent całości przewozów towarów koleją. Największym naszym konkurentem w tym segmencie rynku są przewoźnicy drogowi. Jednak wraz z modernizacją sieci kolejowych rosnąć będzie prędkość

skomplikowany proces, bowiem terminala w Grupie PKP CARGO znajdowały się do tej pory w wielu spółkach. Utrudniało to sprawne zarządzanie i przygotowanie spójnej oferty dla klientów, np. połączenie usługi terminalowej z innymi usługami logistycznymi dostępnymi w ramach Grupy PKP CARGO. To się zmieni. Widzimy potencjał do utworzenia silnego podmiotu dysponującego siecią strategicznie rozlokowanych terminali. Podmiot taki mógłby

## Wraz z modernizacją sieci kolejowych rosnąć będzie prędkość handlowa pociągów, co znacząco zwiększy konkurencyjność przewozów kontenerów koleją.

rozвивać ofertę dla klientów i rozbudowywać istniejące terminale lub budować nowe.

W Polsce zakres usług świadczonych przez terminale bywa dość ograniczony w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej. Myślimy bardziej w kategoriach centrów logistycznych. Ich znaczenie i oferta w Polsce będą rosły, wraz ze wzrostem znaczenia kolei towarowej. Dostrzegamy to, i temu trendowi podporządkujemy nasze działania.

handlowa pociągów, co znacząco zwiększy konkurencyjność przewozów kontenerów koleją.

**Na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych mamy do czynienia z postępującą konsolidacją. Czy trend ten obejmie, w bliższej lub dalszej przyszłości, również operatorów intermodalnych? Czy dominować na nim będzie kilka dużych operatorów logistycznych czy też zmiany będą miały inny charakter?**

Działalność całej branży TSL w najbliższych latach będzie podlegała dalszej konsolidacji. Operatorzy poszukują optymalizacji kosztowej i efektów synergii. ◀

**W listopadzie 2015 r. ruszy kolejowy korytarz transportowy nr 5. W jakim stopniu może być on szansą dla rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce? Jak wkomponowuje się on w „półdniową” strategię PKP CARGO?**

PKP CARGO widzi potencjał do utworzenia silnego podmiotu dysponującego siecią strategicznie rozlokowanych terminali. Podmiot taki mógłby rozwijać ofertę dla klientów i rozbudowywać istniejące terminale lub budować nowe



**CTL LOGISTICS**  
Connecting Europe



# Kompleksowy operator logistyczny

- Transport kolejowy i samochodowy
- Transport intermodalny
- Obsługa spedycyjna i celna
- Obsługa bocznic kolejowych
- Przetładunki w portach morskich
- Przetładunki na terminalach lądowych
- Przetładunki na granicy wschodniej Polski
- Budowa i serwis infrastruktury kolejowej
- Dzierżawa taboru kolejowego
- Serwis lokomotyw i wagonów
- Logistyka dostaw towarów masowych
- Zagospodarowanie odpadów przemysłowych
- Rekultywacja terenów

[www.ctl.eu](http://www.ctl.eu)





Samskip inwestuje w terminale. Jest zdania, że w przyszłości w branży intermodalnej będą one bardzo ważne. Można tam nadawać towarom właściwe priorytety, dzięki czemu każda usługa wobec klienta będzie terminowo wykonana

## W Polsce intermodal również się opłaca

Początek firmy Samskip sięga 1943 r. W ciągu 80 lat istnienia, z typowego przewoźnika morskiego stała się operatorem multimodalnym funkcjonującym na terenie Europy. Na ile Polska jest atrakcyjna dla niej? Jakie są plany rozwojowe? – mówi Johan Logtenberg, dyrektor zarządzający Samskip Van Dieren Multimodal.



Johan Logtenberg

### Jak jest historia Samskip?

Samskip wywodzi się z organizacji Samband Line, założonej w 1943 r., a w 1991 przekształconej w spółkę Samskip. W 2003 r. Samskip przejął firmę Van Dieren Maritime, co stało się bazą do stworzenia firmy Samskip van Dieren Multimodal.

W przeszłości Samskip rozwijał się przede wszystkim jako przewoźnik morski, dopiero w 2000 r. zmienił się w przedsiębiorstwo multimodalne. Obecnie staramy się, aby ładunki jak najrzadziej transportowane były transportem drogowym i kiedy tylko się da, wykorzystujemy inne gałęzie transportu. Od roku 2000

Grupa Samskip bardzo się rozwinęła – w przeszłości obsługiwała przewóz towarów do i z Islandii, obecnie tylko w około 20% transport dotyczy Islandii. Siedziba główna Samskip – firmy, która zajmuje się transportem multimodalnym, mieści się w Rotterdamie.

### Jak rozbudowujecie sieć połączeń w Europie?

Nasze połączenia kolejowe związane są z Rotterdamem. Mamy wiele połączeń z Włoch, Niemiec i z Polski w kierunku Rotterdamu. Ważnym punktem jest działający od 2013 r. nasz własny terminal kolejowy w Duisburgu. Terminal ma powierzchnię 140 tys. m<sup>2</sup>, osiem torów, działa na nim jedna suwnica, jednak już niedługo będzie uruchomiona druga. Terminal ten w sposób zintegrowany współdziała z resztą baz mieszczących się w Skandynawii, Hiszpanii, Francji, Włoszech oraz Turcji. Oczywiście ma regularne połączenia z Rotterdamem. Na koniec 2014 r. terminal osiągnął 180 tys. przeładowanych jednostek (383 tys. TEU) w ciągu roku. Jak na tego typu obiekt, który pracuje dwa lata, to jest bardzo dobry wynik.



Przewozy realizowane są zarówno kontenerami 45-stopowymi, jak i naczepami standardowymi oraz Mega. Te ostatnie umożliwiają załadunek boczny, co jest korzystne w wypadku stali i podobnych produktów

## Huckepack

Naczepa typu huckepack (dosł. „na barana”) posiada certyfikaty umożliwiające transport koleją oraz statkiem Ro-Ro. Wzmocniona rama i zawieszenie przystosowane są do załadunku naczepy na wagon kolejowy. Żółtym kolorem oznaczone są 4 obrzeża chwytakowe (po 2 z każdej strony) dla załadunków intermodalnych.

### Jakie znaczenie ma dla Was polski rynek?

W obsłudze połączeń z Polski do Rotterdamu korzystamy z różnych usługodawców. Obecnie obsługujemy wasz kraj operując z terenu Poznania, Wrocławia i Kutna oraz z Polski południowej przez terminale w Czechach. Cały towar wysyłany jest w kierunku Rotterdamu skąd może być dalej przywożony. Badamy, czy nie ma innych dróg, które w sposób bardziej wydajny mogą prowadzić w świat przez nasz terminal w Duisburgu. Właśnie terminal w Duisburgu jest punktem, który chcemy włączyć do współpracy z Polską. A dalej z Duisburga, połączeniami kolejowymi lub, w razie nietypowych zamówień, także samochodowymi, przewieziemy towary do różnych terminali, w tym do Rotterdamu. W ten sposób możemy rozbudować sieć połączeń z Polski do Anglii, Irlandii, Norwegii, Hiszpanii i Portugalii. Sądymy, że duże zapotrzebowanie na rynku będzie na połączenie z Polski, przez Duisburg, do Bettembourg, Lyonu, Le Boulou (przy gra-

nicy francusko-hiszpańskiej) i Barcelony. Wierzymy, że w przyszłości rozwinie się duży rynek połączeń z innych części Polski.

Przewozy możemy realizować zarówno kontenerami 45-stopowymi, jak i naczepami standardowymi oraz Mega w wersji huckepack. To będzie odpowiednie rozwiązanie dla właściwie wszystkich branż, tak różnych jak automotive, AGD, healthcare. Z naszych obserwacji wynika, że te produkty są właściwie w 100% przewożone ciężarówkami. Już teraz uważamy, że jesteśmy konkurencyjni w czasie realizacji i pod względem kosztów.

### Czy postrzegacie Polskę jako rynek tranzytowy?

Wierzymy, że dzięki połączeniu z Polską dokonamy dużego skoku. Uważamy, że ten kraj będzie dla nas obszarem, na który skupimy uwagę, nie tylko jako na lokalnym rynku docelowym, ale też jako na rynku tranzytowym do Rosji. Ten rozwój trudno jeszcze dokładnie prognozować z powodu sytuacji politycznej na rynku rosyjskim, ale już wcześniej planowaliśmy przesyłanie tam różnych produktów – bezpośrednio pociągiem, np. do Moskwy lub koleją do

## Staramy się, aby ładunki jak najrzadziej transportowane były transportem drogowym i kiedy tylko się da, wykorzystujemy inne gałęzie transportu.

### A co jeśli w przyszłości zostanie wprowadzone np. myto za drogi we Francji?

Wówczas z pewnością będziemy mieć bardzo konkurencyjny produkt. Dołożymy tu jeszcze jedną przewagę, którą mamy. Koleją możemy przewozić przez całą Europę kontenery o wadze 44 t, a w wypadku transportu drogowego – 40-tonowe. W Europie, szczególnie we Francji, Belgii, jest dużo limitów dotyczących pracy kierowców, np. nocowania w kabinach przez weekendy. Kiedy jedzie się pociągiem, te problemy rozwiązują się w sposób naturalny. Tak więc widzimy ogromne możliwości rozwoju, co już się dokonuje, a jeszcze sporo jest przed nami.

Polski i z Polski samochodem dalej w kierunku Rosji. Ładunek powrotny wieźlibyśmy pociągiem z Polski lub z Krajów Nadbałtyckich. Wierzymy, że jak tylko sytuacja się nieco ulegnie odprężeniu, Polska stanie się dla nas bardzo interesującym rynkiem, nie tylko docelowym, ale też tranzytowym.

### W jakiej perspektywie czasowej może nastąpić ten rozwój?

Pewne przewozy już wykonujemy. Niektóre towary wysyłamy przez Polskę w kierunku Moskwy. Są to niewielkie ilości, gdyż popyt ostatnio mocno się zmienił. Ale od strony operacyjnej jesteśmy gotowi – mamy produkt, który funkcjonuje bardzo dobrze. Teraz wszystko zależy od sytuacji politycznej.



KOGA



Przystań biznesu.  
Wypłynąć na szerokie wody.

Zależy nam, byśmy mieli kontrolę nad naszymi aktywami. Po części jesteśmy właścicielem aktywów, np. kontenerów, statków kontenerowych, a w miarę rozwoju firmy inwestujemy w terminale, choć to nie było planowane wcześniej. Jesteśmy zdania, że w przyszłości w branży intermodalnej będą one bardzo ważne. Można tam nadawać towarom właściwe priorytety, dzięki czemu każda usługa wobec klienta będzie terminowo wykonana. Mamy także własną flotę ponad 11 tys. kontenerów (w tym kontenerów chłodniczych) oraz ponad 600 naczep typu *huckepack*. Uważamy, że między Polską a Hiszpanią i Włochami jest rynek na towary chłodzone i do tego segmentu chcemy włączyć nasze połączenia kolejowe. Do obsługi tego segmentu rozwinięliśmy nowy produkt – kontener z agregatem działającym 7 dni bez prądu, który jest traktowany jako kontener 45-stopowy.



Samskip twierdzi, że jest „synchronodalny”, a to dlatego, że dla jednego klienta lepszym rozwiązaniem może być model kontener-statek, dla drugiego – naczepa-kolej, dla trzeciego – kontener-chłodnia-barka, a dla jeszcze innego – transport drogowy

Jako najważniejsze widzimy to, aby mieć kontrolę nad całym łańcuchem dostaw. Koordynujemy cały przebieg dostawy *door-to-door*. Jesteśmy właścicielem ciągników siodłowych w każdym kraju. Połowa z nich należy do nas, połowa do firm trzecich,

to też być kontenery polskiego spedytora. Obecnie pracujemy nad rozwiązaniami umożliwiającymi przyjmowanie naczep niedostosowanych do systemu *huckepack*, choć jeszcze nie wybraliśmy żadnego rozwiązania. A wiemy że to jest korzyst-

## W Polsce kupujemy całe pociągi, a jedyne czego potrzebujemy to lokomotywy. Te też moglibyśmy kupić, ale pracujemy z partnerami i uzyskujemy priorytetowanie.

z którymi mamy długookresowe umowy. Także posiadamy pełną wiedzę o procedurze początkowej i końcowej zamówienia. To co w Polsce jest dla nas ważne to wpływ na trakcję. W Polsce, ale i w innych krajach np. w Szwecji, kupujemy całe pociągi, a jedyne czego potrzebujemy to lokomotywy. Te też moglibyśmy kupić, jednak współpracujemy ściśle z partnerami i uzyskujemy takie priorytetowanie dla naszych pociągów, które umożliwia ich płynne kursowanie.

ne, gdyż firma, która nie posiada naczep *huckepack* w Polsce, również może załadować je na pociąg i odebrać w Le Boulou lub w Barcelonie i dalej kontynuować dostawę.

### Jakie są szanse na rozwój intermodalu w Polsce?

W Polsce to wciąż dość nowa usługa i wciąż jest duży potencjał rozwojowy. Ten potencjał leży szczególnie w infrastruktu-

## Wierzmy, że jak tylko sytuacja nieco ulegnie odprężeniu, Polska stanie się dla nas bardzo interesującym rynkiem, nie tylko docelowym, ale też tranzytowym.

### Jakie są główne cele Samskip w Polsce?

Wierzmy, że w rejonie Poznania i na całym południu Polski będziemy rozwijać się systematycznie. Najważniejszymi rynkami, nad którymi chcemy pracować, są Anglia i Irlandia. To logiczne, gdyż są to duże rynki. Ale coraz większy potencjał widzimy w Hiszpanii i we Francji, gdzie obecnie nie ma żadnej alternatywy w stosunku do transportu intermodalnego. Nie musimy tam obsługiwać tylko naszych kontenerów, gdyż mamy system który jest otwarty na obsługę kontenerów firm trzecich. Mogą

rze kolejowej, a także w infrastrukturze terminali. Już wiele się dokonało, to widać, ale jeszcze można wiele zrobić. Także pod względem obsługi informatycznej, jak follow-up kontenerów czy śledzenie tras, a dotyczy to nie tylko Polski, ale całej Europy. W Polsce wiele już zrobiono jeśli chodzi o infrastrukturę drogową. Gdy tak duże zmiany nastąpią też w infrastrukturze kolejowej, to można liczyć na dalszy rozwój gospodarczy kraju.

### Kto jest waszym klientem?

Mamy bardzo różnorodnych klientów. Przewozimy wiele artykułów spożywczych, z branży *healthcare*, automotive, papierniczej i budowlanej. Myślę, że ta dywersyfikacja jest zaletą. Nie chcemy być uzależnieni od jednej gałęzi przemysłu, bo jeśli przyjdzie dekonjunktura, to i my mamy problem z naszymi produktami. Dlatego spektrum naszych zainteresowań jest szerokie. Inną naszą zaletą jest to, że wszystkie działania, np. zarządzanie przetargami, są sterowane bezpośrednio z centrali. Zawsze próbujemy znaleźć najlepszy model dla klienta. Mówimy że jesteśmy „synchronodalni”, a to dlatego, że naszym zdaniem, dla jednego klienta najlepszym rozwiązaniem może być model kontener-statek, dla drugiego – naczepa-kolej, dla trzeciego – kontener-chłodnia-barka, a dla jeszcze innego – transport drogowy.

### Co by Pan powiedział swoim obecnym i potencjalnym klientom w Polsce?

Nie przegapcie tej jedynej możliwości, która jest właśnie rozwijana przez Samskip, aby intermodalne połączenia z i do Polski stały się źródłem korzyści. Każdy może zostać klientem Samskip – bezpośrednio lub też przez spedytora. Możemy razem się spotkać i dyskutować, możemy nawet stworzyć nowe produkty, o których dotąd nie myśleliśmy. Mamy oczywiście swoje istniejące połączenia i kapitał, ale jesteśmy otwarci na to, by myśleć razem z naszymi klientami o nowych rozwiązaniach. To też zaproszenie dla naszych polskich potencjalnych kontrahentów – przychodźcie do nas ze swoimi problemami. Jesteśmy otwarci, aby je wspólnie rozwiązywać. ◀

MM



**INFRASTRUKTURA  
I ŚRODOWISKO**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

**UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI**



## Nowa odsłona terminalu kontenerowego w Kątach Wrocławskich

Schavemaker zakończył wartą 45 mln zł inwestycję na Dolnym Śląsku.

**S**półka Schavemaker Invest w sierpniu 2015r. zakończyła inwestycję realizowaną na obszarze Terminalu Kontenerowego w Kątach Wrocławskich. Dzięki przeprowadzonemu przedsięwzięciu na mapie Dolnego Śląska pojawił się pierwszy ogólnodostępny, nowoczesny i bardzo dobrze zlokalizowany lądowy terminal kontenerowy. Spedytorzy i przewoźnicy kolejowi już dziś mają do swojej dyspozycji przestronny i dobrze wyposażony punkt przeładunkowy, świadczący o wysokiej jakości usługi w zakresie wyładunku, załadunku i składowania kontenerów oraz obsługi formalnej przybywających i wyjeżdżających pociągów.

Koszt całkowity inwestycji to 45,2 mln zł. Przedsięwzięcie było realizowane w ramach projektu, który uzyskał dofinansowanie w wysokości 11,7 mln zł z budżetu Unii Europejskiej, ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Inwestycja obejmowała budowę budynku administracyjno-socjalnego, utwardzonego placu do składowania kontenerów, w tym do przechowywania kontenerów zawierających materiały niebezpieczne, dróg i miejsc parkingowych, bocznicę kolejową oraz sieci kanalizacyjnej, elektrycznej i teletechnicznej. Zakupione zostały również urządzenia do transportu kontenerów – dwa nowe *reachstackery* o udźwigu 45 t oraz suwnica RTG o udźwigu 45 t. Terminal został również wyposażony w nowy system do monitoringu i obsługi bram wjazdowych.

Po zakończonej budowie powierzchnia operacyjna terminalu w Kątach Wrocławskich wynosi ok. 5 ha, natomiast powierzchnia składowa: 2700 TEU. Do dyspozycji przewoźników kolejowych pozostaje nowa bocznicę kolejową składającą się z dwóch torów o łącznej długości użytkowej 764,5 m. Terminal jest chroniony fizycznie oraz monitorowany 24 godziny



na dobę, 7 dni w tygodniu. Zarządzanie terminalem jest wspomagane przez nowoczesny system informatyczny, umożliwiający elektroniczną wymianę danych EDI (ang. Electronic Data Interchange) oraz radiowe przesyłanie danych RFID (ang. radio – frequency identification).

Jak informuje Rico Schavemaker, Prezes Zarządu Spółki, jest to największa dotychczas zrealizowana przez grupę Schavemaker inwestycja w Europie Środkowo-Wschodniej. Decyzja o jej realizacji zapadła w roku 2008 i była poprzedzona wnikliwą analizą potrzeb polskiego rynku usług transportowych. Lokalizacja inwestycji w Kątach Wrocławskich nie jest więc przypadkowa. Terminal położony jest w odległość 1 km od autostrady A4, w bezpośrednim sąsiedztwie największych dolnośląskich stref ekonomicznych (Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Wrocław-Kobierzyce). Strefy te skupiają natomiast bardzo dużą liczbę podmiotów produkujących wyroby doskonale nadające się do transportu kontenerowego, np. sprzęt RTV i AGD, maszyny i urządzenia, czy artykuły spożywcze. ◀



# Multimodalne centra

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” zakłada stworzenie 21 platform multimodalnych, które mają stać się lokalnymi centrami logistycznymi. Mają one zapewnić wzajemne połączenia i integrację infrastruktury unijnej sieci TEN-T na terenie całej Polski.

Środki na ich budowę i uruchomienie mają pochodzić z nowego instrumentu finansowego CEF. W jego ramach możemy liczyć na 4,14 mld euro, co wspierać ma m.in. projekty poprawy dostępu kolejowego po polskich portach morskich.

– *Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych, zwłaszcza przy dużych polskich aglomeracjach miejskich. Ponadto, realizacja działań w zakresie integracji międzygałęziowej transportu będzie się koncentrowała przede wszystkim na rozwoju platform multimodalnych na sieci TEN-T, dostosowanych do obsługi logistycznej co najmniej dwóch rodzajów transportu (lub dwóch różnych systemów kolejowych). Preferowane będą inwestycje dotyczące terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T – czytamy w „Strategii”.*

## Nie tylko przy dużych aglomeracjach

Dlatego też, zgodnie z zapisami tego dokumentu, zaplanowana została lokalizacja tego typu platform w całej Polsce. W ramach sieci bazowej TEN-T działać ma 10 obiektów ulokowanych przy dużych



Preferowane będą inwestycje dotyczące terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T

aglomeracjach miejskich (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia, Poznań, Warszawa, Łódź, Wrocław, Sławków, Kraków). Natomiast w sieci kompleksowej funkcjonować ma 11 platform zlokalizowanych w Braniewie, Bydgoszczy, Ełku, Białym

do składowania towarów. Powinny również zapewniać przepływ informacji w ramach danej infrastruktury oraz między poszczególnymi rodzajami transportu w łańcuchu logistycznym. Działające w nich systemy mają bowiem umożliwiać dostarczanie in-

## Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych, zwłaszcza przy dużych polskich aglomeracjach miejskich.

stoku, Rzepinie, Strykowie, Dorohusku, Małaszewiczach/Terespolu, Pyrzowicach, Gliwicach, Medyce/Zurawicy.

Wybór miejsca dla tych platform był związany z modyfikacją wytycznych dla sieci TEN-T, która miała miejsce w latach 2010-2013 r. Dla każdego z obszarów na poziomie NUTS2, czyli w Polsce dla każdego z województw, została wskazana lokalizacja platformy multimodalnej. Zostały one wyznaczone we współpracy z marszałkami województw oraz spółką PKP Polskie Linie Kolejowe i odpowiadają kryteriom określonym przez Komisję Europejską. Przede wszystkim platformy te powinny odpowiadać wymogom stawianym sieci TEN-T, wyznaczonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Oznacza to, że muszą spełniać co najmniej jedno z następujących kryteriów: roczne obroty przekraczające 800 tys. t w przypadku ładunków niemasywnych, lub – w przypadku ładunków masowych – obroty na poziomie 0,1% odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunków we wszystkich portach morskich w Unii Europejskiej. Jeżeli w regionie nie ma tego typu terminali to główną platformą logistyczną staje się obiekt wskazany przez dane państwo członkowskie. Ponadto, określono, że terminale muszą być wyposażone w specjalistyczne urządzenia przeznaczone do przenoszenia towarów między różnymi rodzajami transportu oraz

formacji w czasie rzeczywistym na temat dostępnej przepustowości infrastruktury, przepływów i pozycjonowania ładunków oraz zapewniać bezpieczeństwo i ochronę w czasie przewozów multimodalnych.

Jak zaznacza Piotr Popa, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, powstanie platform w poszczególnych lokalizacjach będzie zależało od podmiotów zainteresowanych ich wykorzystaniem, czyli jednostek samorządu terytorialnego oraz firm działających w segmencie transportu intermodalnego. – *W większości zgłoszonych lokalizacji już funkcjonują multimodalne centra logistyczne i terminale intermodalne. Ponadto, we wskazanych lokalizacjach powstają nowe terminale, m.in. z wykorzystaniem środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2007-2013. W ramach dwóch ogłoszonych konkursów na dofinansowanie podpisano w sumie 21 umów na budowę, modernizację oraz wyposażenie terminali, a także na zakup taboru do przewozów intermodalnych – poinformował Piotr Popa.*

## Z unijnym wsparciem

Do terminali, które zakwalifikowane zostały jako centra multimodalne współfinansowane ze środków unijnych, należą m.in. w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni, Gdynia Container Terminal, Deepwater Container Terminal w Gdańsku czy DB Port Szczecin. Wszędzie tam prowadzone są prace. Ponadto prace związane

**ZEPPELIN®**  
WE CREATE SOLUTIONS



**SOLIDNY PARTNER.  
TRWAŁE WÓZKI.™**

# WYBIERZ HYSTERA DLA OPTYMALNEJ EFEKTYWNOŚCI PRZY NISKIM ZUŻYCIU PALIWA



**TIER 4 FINAL / STAGE IV**



## DLACZEGO?

- Najnowsze modele pozwalają zaoszczędzić do 20% paliwa.
- Przemysłana konstrukcja wózka do najcięższych zastosowań.
- Fachowy serwis oparty na wieloletnim doświadczeniu.

**POZNAJ WYJĄTKOWĄ JAKOŚĆ  
PRODUKTÓW ORAZ DOSKONAŁY SERWIS**

**WWW.ZEPPELIN-POLSKA.COM**



Logo HYSTER, hasło: "SOLIDNY PARTNER. TRWAŁE WÓZKI" są zarejestrowanymi znakami handlowymi, towarowymi lub usługowymi w USA i na wybranych terytoriach.

z rozbudową lądowych terminali intermodalnych trwają m.in. w Małaszewiczach (Europort), Poznaniu Franowo, Kutnie (lokalizacja Łódź), Gliwicach, Sławkowie (Euroterminal), Dąbrowie Górniczej (lokalizacja Pyrzowice) oraz w Kątach Wrocławskich i Brzegu Dolnym (lokalizacja Wrocław). Jak informuje MIiR terminale intermodalne funkcjonują też w Świnoujściu, Krakowie, Braniewie, Białymstoku, Dorohusku, Medyce/Żurawicy, Bydgoszczy, Rzepinie i Warszawie. Planowa jest również budowa terminalu drogowo-kolejowego w Elku.

Wsparcie dla transportu intermodalnego będzie kontynuowane także w perspektywie finansowej 2014-2020. W ramach POIiŚ przedsiębiorcy realizujący projekty z zakresu transportu intermodalnego będą mogli uzyskać wsparcie w ra-

mach działania 3.2 „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych”. Zgodnie z zapisami programu preferowane będzie dofinansowanie projektów dotyczących terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T. Unijne wsparcie będą więc mogły uzyskać projekty polegające m.in. na budowie lub przebudowie infrastruktury terminali intermodalnych wraz z dedykowaną infrastrukturą drogową, boczniami lub liniami kolejowymi służącymi połączeniu terminali intermodalnych z siecią kolejową lub drogową. Pieniądze z UE mają też być przeznaczone na zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych oraz zakup lub modernizację taboru kolejowego. ◀

(FP)



Wsparcie dla transportu intermodalnego będzie kontynuowane w perspektywie finansowej 2014-2020. Zgodnie z zapisami programu preferowane będzie dofinansowanie projektów dotyczących terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T

## Sezonowy spadek intermodalu

Po dość dobrych wynikach przewozów intermodalnych w pierwszym kwartale 2015 r., kiedy to przewoźnicy kolejni w Polsce przetransportowali nieco ponad 184 tys. jednostek (284 399 TEU), co oznaczało wzrost o blisko 12% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego, drugi kwartał 2015 r. okazał się już mniej obiecujący.

Od kwietnia do czerwca bieżącego roku liczba jednostek w przewozach intermodalnych zmniejszyła się o 4,69% (do 171 803), a liczba TEU spadła o 7,02% (do 263 020). Nie zachwyciły również wskaźniki dotyczące masy towarów i pracy przewozowej. W II kwartale 2015 r. przetransportowano towary o łącznej wadze 2,46 mln ton i wykonano pracę przewozową 883 mln tonokilometrów. Oznaczało to niewielki wzrost, o 1,18% i 1,21%.

W stosunku do I kwartału, były to jednak osiągnięcia dość mizerne, bowiem w okresie styczeń-marzec analogiczne wskaźniki (porównywane rok do roku) wyniosły odpowiednio 14,9% i 13,25%. W pierwszym półroczu bieżącego roku przewozy intermodalne miały 4,75% udział w łącznych przewozach cargo kolejowego (liczonych masą ładunków) i 7,51% (według wykonanej pracy przewozowej). W tym samym okresie 2014

przewozowej przewoźników intermodalnych miała Grupa PKP Cargo (49,95%), przed Lotos Kolej (21,74%), DB Schenker Rail Polska (20,58%), Freightliner (2,89%) i Ecco Rail (2,23%).

Podobnie kształtowała się klasyfikacja przewoźników pod względem ich udziału w intermodalu wg masy towarów. Na PKP Cargo przypadło 45,10%, na Lotos Kolej – 22,15%, a na DB Schenker Rail Polska – 20,77%. Udział Freightlinera



W pierwszym półroczu bieżącego roku przewozy intermodalne miały 4,75% udział w łącznych przewozach cargo kolejowego (liczonych masą ładunków) i 7,51% (według wykonanej pracy przewozowej)

**Od kwietnia do czerwca bieżącego roku liczba jednostek w przewozach intermodalnych zmniejszyła się o 4,69% (do 171 803), a liczba TEU spadła o 7,02% (do 263 020).**

r. wskaźniki te były mniejsze o 0,45 pkt. procentowego i 0,48 pkt.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w II kwartale 2015 r. kolejowe przewozy intermodalne realizowało dziewięciu licencjonowanych przewoźników: PKP Cargo, PKP LHS, DB Schenker Rail Polska, Lotos Kolej, CTL Logistics, Rail Polska, Eurotrans, Ecco Rail oraz Freightliner PL. Największy udział w łącznej pracy

wyniósł 5,71%, Ecco Rail – 2,16%, PKP LHS – 1,91% i CTL Logistics – 1,20%. Wyniki te potwierdzają, sygnalizowaną przez ekspertów, stopniową konsolidację rynku przewozów intermodalnych, podobnie jak całego polskiego rynku kolejowego cargo. W perspektywie kilku najbliższych lat na rynku tym pozostać może kilku największych graczy. ◀

F.N.



## Liczy się także zaplecze

Takie inwestycje jak Port Gdańsk czy DCT nie mogłyby funkcjonować bez sprawnie działającego zaplecza przeładunkowego. Ich realizację na terenie Gdańska wspiera Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego. Jakie to są przedsięwzięcia i jaki jest ich zakres realizacji, mówi prezes zarządu InvestGDA Alan Aleksandrowicz.

### Czym zajmuje się Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego (InvestGDA)?

GARG zajmuje się obsługą oraz udzielaniem kompleksowego wsparcia inwestycjom realizowanym na terenie Gdańska i realizacją studiów wykonalności. Poprzez współorganizowanie wydarzeń promujących region wspieramy lokalną przedsiębiorczość. Jednak przede wszystkim zajmujemy się komercjalizacją obszarów inwestycyjnych, do których należą m.in. tereny parku przemysłowo-technologicznego Maszynowa, znajdujące się nieopodal lotniska oraz powierzchnie na terenie Portu Gdańsk.

### W ostatnich latach znacznie wzrosła aktywność inwestycyjna na terenach około portowych. Co według Pana było przyczyną tak intensywnego rozwoju tej strefy?

Głównym napędem zmian terenów około portowych w ostatnich latach jest rozbudowa Portu Gdańsk, a przede wszystkim DCT. To właśnie te inwestycje wymogły mo-

dernizację infrastruktury oraz budowę zaplecza przeładunkowego. Rezultatem tych działań jest m.in. uruchomienie linii Maersk bezpośrednio do Chin oraz wejście Aliansu G6, co znacznie zwiększy poziom wymiany handlowej w tym bałtyckim porcie. A dopełnieniem inwestycji jest budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego oferującego hale magazynowe oraz biurowca Koga, w którym firmy z branży TSL mogą ulokować swoje jednostki administracyjne.

### Biurowiec jest dedykowany dla jednostek współpracujących z portem?

Nie tylko, to nowoczesny obiekt, w którym funkcjonować mogą również inne branże. Dostępne powierzchnie w systemie *open space* jak i w wydzielonych modułach sprawdzą się przy każdej działalności biurowej. Jednak, ze względu na bliskość morza oraz doskonałe połączenie drogowe – sąsiedztwo trasy Sucharskiego i tunelu pod Martwą Wisłą – polecamy go szczególnie firmom zajmującym się spedycją morską, logistyką i transportem. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż w biurowcu swoją



**Alan Aleksandrowicz**

prezes zarządu InvestGDA

### InvestGDA

Spółka należąca do miasta Gdańsk, powstała w 2008 r., wspomaga jego rozwój gospodarczy. Oferuje pełen wachlarz usług dla inwestorów krajowych i zagranicznych, łącznie z propozycją lokowania inwestycji na atrakcyjnych terenach do niej należących.

siedzibę będą miały służby graniczne, jak m.in. Izba Celna, co znacznie skróci czas poświęcony na formalności związane z odprawą towarów.

### Czy planują Państwo kolejne inwestycje w tym regionie?

W planach mamy budowę parkingu buforowego wraz z stacją benzynową dla samochodów ciężarowych oczekujących na czynności załadunkowe/rozładunkowe. Nowoczesny system wywoływania znacznie ułatwiłby ten proces i umożliwiłaby bezpieczny i nieuciążliwy postój ciężarówek. A teren otaczający biurowiec stwarza nieograniczone możliwości inwestycyjne. Możemy zaoferować przedsiębiorcom powierzchnie od 0,5 do 60 ha z pełnym uzbrojeniem, a w niektórych przypadkach z dostępem do bocznicy kolejowej w niewielkiej odległości od nabrzeży. <

MM

### KOGA

Biurowiec o powierzchni 8 100 m<sup>2</sup> powstał na terenach należących do InvestGDA. Ma stanowić zaplecze administracyjno-usługowe dla głębokowodnego terminala kontenerowego (DCT Gdańsk), służb i inspekcji granicznych, podmiotów z branży transportowych, logistycznych i spedycyjnych. W ramach centrum funkcjonują również punkty usługowe i parking dla 244 pojazdów. W pełni uzbrojony teren wokół budynku zajmuje 30 ha i nadaje się pod takie inwestycje jak m.in. centra magazynowe i dystrybucyjne oraz hale produkcyjne.



# Nowy terminal, nowe usługi, nowe oszczędności dla klientów

Wielu może dziwić budowa w Warszawie czwartego terminalu intermodalnego. Jednak dla wielu dopiero nowa inwestycja Loconi Intermodal będzie pierwszą okazją w skali kraju, żeby w sposób optymalny wykorzystała dobrodziejstwa płynące z przewozów intermodalnych i oszczędzić.

Dla innych to możliwość implementowania nowych, tańszych rozwiązań logistycznych. Wszystko dzięki powierzchniom magazynowym dostępnym na terenie terminalu intermodalnego Loconi.

**L**oconi Intermodal nie przestaje się rozwijać. Do siatki terminali intermodalnych spółka dołącza właśnie kolejny, tym razem w Warszawie. Jego budowa to już czwarta tego typu inwestycja gdyńskiego operatora w Polsce. A niebawem rozpocznie budowę terminalu w Zbąszynku, w województwie lubuskim. Docelowo siatka Loconi ma obejmować w Polsce co najmniej osiem terminali.

Loconi działalność rozpoczęło w 2012 roku, aby po trzech latach uplasować się na pierwszym miejscu pod względem ilości przeładunków kontenerowych na kolej w trójmiejskich portach. W 2014 roku zostało uhonorowane przez Krajową Izbę Gospodarki Morskiej wyróżnieniem za wprowadzenie pierwszych przewozów intermodalnych o charakterze liniowym. Obecnie funkcjonuje na rynku jako jedyny w swoim rodzaju broker kontenerowy – kojarzy ładunki importowe z ładunkami eksportowymi konkurujących na co dzień ze sobą firm spedycyjnych. W samym 2014 roku w oparciu o usługi Loconi zostało w Polsce przewiezionych 130 tys. TEU.

## Czy to uzasadniona inwestycja?

Warszawa to dość nieoczekiwana lokalizacja nowej inwestycji, biorąc pod uwagę fakt, że istnieją tu trzy inne terminale przeładunkowe. Pociągi intermodalne Loconi do Warszawy wjeżdżały do tej pory na dwa z nich, najpierw na terminal grupy PKP, później przeniosły się na kolejny. Skąd więc tak decyzja inwestycyjna?

– *Wbrew intencji ustawodawcy i dysponentów środków unijnych, istniejąca i budowana za środki unijne intermodalna infrastruktura punktowa w Polsce nie ma charakteru infrastruktury publicznej, czyli dostępnej dla wszystkich na równych warunkach. Zdecydowana większość kluczowych punktów przeładunkowych, w tym terminale PKP, funkcjonują jak terminale prywatne, różnicując warunki współpracy niezależnie od własnych preferencji. Z tego powodu nie można uznać, że sam fakt istnienia terminali w danym regionie wyczerpuje zapotrzebowanie na infrastrukturę przeładunkową i pozwala takim firmom jak Loconi wspierać proces przenoszenia ładunków z dróg na tory. Terminal to in-*

*go jego rozwoju.*

*Przy konieczności utrzymywania stocków kontenerowych na poziomie 2-3 tys. TEU, terminal o powierzchni 2 ha takich warunków nie zapewni.*

*Dopiero własne terminale dają nam pełny wpływ na terminowość dostaw na rynku, który – konkurując z samochodem ciężarowym – wykazuje bardzo dużą wrażliwość na czas i terminowość. My na tym rynku nie możemy sobie pozwolić na to, aby obsługa terminalowa była źródłem jakichkolwiek niepowodzeń czy opóźnień. Wszystkie te utrudnienia rozwiązuję nam własny terminal w Warszawie – dodaje.*

*Podobnie jak w przypadku pozostałych terminali, Loconi buduje swój terminal z wykorzystaniem istniejącej już infrastruktury, którą remontuje i dostosowuje do wymogów terminalowych. Tym razem terminal Loconi powstaje w osławionej dzielnicy Warszawy, na warszawskim Żeraniu, na terenach dawnej Fabryki Samochodów Osobowych. Miejsce, wiele lat po zamknięciu, dzięki terminalowi dostaje właśnie nowe życie i będzie przeistaczać się w kompleksowe centrum logistyczne.*

## Nowe życie dla FSO

Podobnie jak w przypadku pozostałych terminali, Loconi buduje swój terminal z wykorzystaniem istniejącej już infrastruktury, którą remontuje i dostosowuje do wymogów terminalowych. Tym razem terminal Loconi powstaje w osławionej dzielnicy Warszawy, na warszawskim Żeraniu, na terenach dawnej Fabryki Samochodów Osobowych. Miejsce, wiele lat po zamknięciu, dzięki terminalowi dostaje właśnie nowe życie i będzie przeistaczać się w kompleksowe centrum logistyczne.

Sam terminal intermodalny ma powierzchnię prawie 8 ha, tym samym staje się największą tego typu infrastrukturą w woj. mazowieckim oraz jedną z największych w Polsce. Jego atutem jest bezpośrednio sąsiedztwo głównych szlaków komunikacyjnych: z trasą S8 i S7.

## Nowe oszczędności dla klientów

O ile powstanie terminalu nie musi budzić emocji wśród wszystkich, to fakt, iż obok



Lidia Dziewierska

**Loconi Intermodal nie przestaje się rozwijać. Do siatki terminali intermodalnych spółka dołącza właśnie kolejny, tym razem w Warszawie. Jego budowa terminalu to już czwarta tego typu inwestycja gdyńskiego operatora w Polsce**

Istotą działalności Loconi jest tworzenie rozwiązań logistycznych pozwalających na przenoszenie ładunków z dróg na tory szczególnie tym uczestnikom rynku, którzy dysponują niewielkimi ilościami ładunków kontenerowych i dla których wcześniej transport intermodalny nie był możliwy. „Kontener niczym pasażer” – to myśl przewodnia realizowanej przez Loconi strategii rynkowej.

*frastruktura, która żyje i jest użyteczna, gdy jest w stanie dać rynkowi to, czego potrzebuje. – mówi Lidia Dziewierska, prezes Loconi Intermodal. – Poza aspektami dostępu do infrastruktury oraz przejrzystości polityki cenowej terminali, czy raczej jej braku, proces organizowany przez Loconi wymaga spełnienia współcześnie rozumianych i oczekiwanych standardów współpracy oraz zapewnienia warunków do dalsze-*

w budowie jest centrum magazynowe – tak. Dlaczego? Bo to dla logistyki kolejne znaczące oszczędności.

Intermodal ma trzy podstawowe źródła kosztów: kolej, przeładunek z kolei na koła oraz koszt ostatniej mili, która jest jednym z głównych czynników cenotwórczych. Zwyczajowo w transporcie intermodalnym kontenery, które dowożone są z portu pociągami intermodalnymi, przeładowywane są na terminalu lądowym i ładowane na auta w celu odwozu do miejsca rozła-

nego, ponieważ miejscem dostawy staje się sam terminal. W ten sposób jesteśmy w stanie wygenerować oszczędności dochodzące do 10% na transporcie jednego kontenera! Oczywiście, im dalej dzisiaj wozimy, tym większe. W rzeczywistości, w której poziomach frachtów morskich dochodzi do rekordowo niskich cen, taka różnica może nie tylko zdecydować o poziomie rentowności kontraktu, ale również dać spedytorowi rzadką przewagę konkurencyjną, aby taki kontrakt pozyskać – mówi Lidia Dziewierska.

serwisy drobniczy kontenerowej. Obecnie Loconi wdraża takie rozwiązania z jednym ze spedytorów, który zdecydował się przenieść miejsce rozformowania kontenerów i obsługę magazynu celnego z portu do magazynu w Warszawie. W ten sposób, oprócz dodatkowych oszczędności na opłatach przerzutu kontenera w porcie do magazynu przyportowego, klient zyskuje korzyść w postaci krótszego transitu nawet o jeden dzień. – Tereny wokół naszego terminalu intermodalnego stwarzają niepowtarzalną okazję do tego, aby zbudować rozwiązania, które pozwolą rynkowi maksymalnie wykorzystać dobrodziejstwa płynące z masowego środka transportu jakim jest intermodal. Tym razem dobrodziejstwem będzie możliwość wyeliminowania zbędnych kilometrów i konieczności angażowania samochodów ciężarowych. Budowanie synergii i wykorzystywanie efektu skali po raz kolejny umożliwi naszym klientom uzyskać przewagę konkurencyjną i zaproponować importerom coś, czego jeszcze nikt inny im nie proponował – podsumowuje Lidia Dziewierska.

MM

### Wyobraźmy sobie teraz, że koszt ostatniej mili możemy całkowicie wyeliminować z kosztów organizacji transportu intermodalnego.

dunku. To w dużej mierze odległość od terminalu lądowego decyduje o tym, jaka jest ostateczna cena za transport intermodalny. A im dalej od niego, tym usługa droższa.

– Wyobraźmy sobie teraz, że koszt ostatniej mili możemy całkowicie wyeliminować z kosztów organizacji transportu intermodal-

Loconi zamierza nie tylko udostępnić powierzchnie magazynowe, ale również oferować pełną obsługę magazynową, wraz z usługami magazynu celnego, cross-docking-u i redystrybucji krajowej. Taka usługa jest szczególnie interesująca dla tych klientów, którzy posiadają własne

## Nowy terminal intermodalny Loconi w Warszawie Centrum usług magazynowych



**Odległości od terminalu:**  
Pruszków: **25 km**  
Błonie: **35 km**  
Nowy Dwór Mazowiecki: **31 km**

- **Lokalizacja: Żerań, Warszawa, ul. Jagiellońska 88, 00-992**
- **Powierzchnie magazynowe do wynajęcia**
- **Usługi magazynowe, cross-docking**
- **Magazyn celny**
- **Redystrybucja krajowa przesyłek drobnicowych**





## Nożyce się rozwierają

Budowa drugiego głębokowodnego nabrzeża w Deepwater Container Terminal Gdańsk

Zaledwie kilka miesięcy temu Gdynia była główną bramą morską dla polskiego handlu zagranicznego, przynajmniej tych jego ładunków, które przewożone były w kontenerach. Ale wszystko wskazuje na to, że już ten swój priorytet utraciła – i trudno jej będzie go odzyskać.

**W**prawdzie statystyki wskazywały, że przez sąsiedni port gdański przechodziło znacznie więcej kontenerów, ale większość z nich (szacuje się, że nawet do 60%) stanowił tranzyt morski, głównie były to ładunki rosyjskie i fińskie, które nie przekraczały

100 tys. TEU miesięcznie (przeliczenie na znormalizowane kontenery 20-stopowe), od listopada zaczęły się gwałtownie kurczyć. (W statystykach wyglądało to gorzej, niż w rzeczywistości, ponieważ w przypadku tranzytu morskiego każde przejście kontenera przez burtę statku liczone jest

osobno, a zatem każdy kontener liczony jest podwójnie.) Ten spadek trwał aż do kwietnia tego roku (patrz: wykres) i dopiero od tamtej pory przeładunki znów zaczęły rosnąć, by w lipcu ponownie przekroczyć 100 tys. TEU. Nie znaczyło to jednak, że w handlu z Rosją coś się polepszyło (raczej przeciwnie). Źródła tego wzrostu są innej natury.

W poprzednich dwóch latach gdański DCT pracował na granicy swoich technicznych możliwości. W 2013 r. przeładunki osiągnęły 1 150 860, a w kolejnym 1 188 380 TEU, podczas gdy roczna zdolność przeładunkowa terminalu oceniana był na około 1 250 000 TEU. To oznaczało, że oprócz dotychczasowych klien-

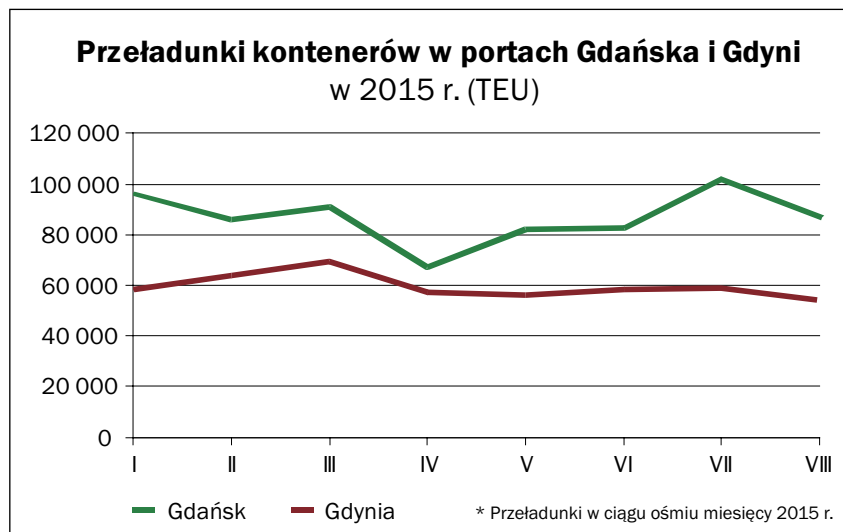
**Sześciu armatorów kontenerowych, skupionych w aliansie żeglugowym „G6”, nie mogąc się doczekać aż na przyjęcie ich statków będzie gotowy port gdyński, zdecydowało o przedłużeniu jednego ze wspólnych dalekowschodnich serwisów do Gdańska.**

bram portu, a w Gdańsku przeładowywano je tylko ze statków większych na mniejsze, lub odwrotnie. W terminalach gdyńskich tranzyt stanowił niewielki margines, stąd ta wysoka pozycja portu, jeśli chodzi o obsługę ładunków polskiego handlu.

### Embargo uwolniło moce przerobowe

Na początku roku niewiele wskazywało, że Gdynia utraci swój priorytet, gdyż to właśnie Gdańsk, a konkretnie tamtejszy Deepwater Container Terminal (DCT), został najdotkliwiej dotknięty skutkami embarga nałożonego na handel z Rosją. Obroty terminalu, które w zeszłym roku dość regularnie przekraczały poziom

Przeładunki kontenerów w portach Gdańsk i Gdynia w 2015 r. (TEU)



tów terminalu, Maersk Line i Seago Line, należących do tej samej grupy armatorskiej, nie było tam już miejsca dla innych przewoźników morskich. Od kilku lat usiłował dotrzeć bezpośrednio na Bałtyk alians kilku dużych armatorów, G6. Pierwsza próba skorzystania z usług gdańskiego DCT okazała się jednak falstartem, gdyż z braku możliwości obsługi, statki już płynące do Gdańska trzeba było skierować do Goeteborga. Serwis ten był nieefektywny. A innych możliwości dotarcia na Bałtyk z dodatkowymi dużymi statkami, nie było.

### Przejście z Gdyni do Gdańska

Do obsługi dużych oceanicznych kontenerowców, o długości do 340 m, od kilku lat przymierza się Gdynia, jednak wymaga to poszerzenia wejścia do portu wewnętrznego, zbudowania większej obrotnicy dla statków, pogłębienia toru wodnego i kanału portowego oraz umocnienia niektórych nabrzeży. Po kilkuletnich targach zarząd tamtejszego portu odkupił od upadłej Stoczni Marynarki Wojennej część jej obiektów, po wyburzeniu których można

by wreszcie powiększyć jedną z portowych obrotnic, ale cały proces inwestycyjny zajmą może jeszcze parę lat. A tymczasem zewnętrzna sytuacja portu zmieniła się radykalnie.

Paradoksalnie, ubytek rosyjskiego transportu morskiego w gdańskim DCT otworzył przed tym terminalem nowe szanse, gdyż uwolnił moce przeładunkowe i składowe, których tam dotąd brakowało. Pierwszym, który z tego skorzystał, był drugi największy armator kontenerowy świata, Mediter-

się tam pojawiać jego kontenery. A do niedawna MSC było największym klientem Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT), a zatem przejście tego armatora do Gdańska znacząco odbiło się negatywnie na wolumenie przeładunków w Gdyni.

Z usług DCT, za pośrednictwem serwisu dowozowego Seago Line, zaczął też korzystać niemiecki armator Hamburg Süd. Od połowy lipca do tego terminalu zaczęły zawiązać statki dowozowe United Arab Shipping Company (UASC), obsłu-

**Gdańsk, zwłaszcza w ostatnich miesiącach, zaczyna coraz bardziej dystansować Gdynię, gdzie począwszy od marca obroty kontenerowe albo maleją, albo utrzymują się prawie na tym samym poziomie.**

anean Shipping Company (MSC), który wspólnie z największym Maersk Line utworzył alians żeglugowy „2M”. Ponieważ jeden z serwisów dalekowschodnich aliansu dociera do Gdańska, od marca zaczęły

gające regularny serwis pomiędzy Europą Północną a wschodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Sześciu armatorów kontenerowych, skupionych w aliansie żeglugowym „G6”,

## Jeden krok do przodu dla Państwa przesyłek



Hupac jest Państwa partnerem dla przewozów, przyjaznych środowisku, w całej Europie i Rosji aż po Daleki Wschód. Państwa przesyłki przewożymy w transporcie kombinowanym: szybko, bezpiecznie i pewnie. Hupac dysponuje własnymi zasobami jak: wagony, terminale i rozwiązania informatyczne oraz razem z Państwem inwestuje w przyszłość.

[www.hupac.com](http://www.hupac.com) [info@hupac.com](mailto:info@hupac.com) Tel. +41 58 8558800

**HUPAC**  
moving together

# Nowe połączenie oceaniczne

Czy połączenie oferowane przez alians G6 zdobędzie popularność? Dlaczego zyskają na nim eksporterzy i importerzy? Jak wpłynie na pracę operatora logistycznego? – mówi Piotr Kozłowski, dyrektor Biznesu Oceanicznego w DB Schenker Logistics.



Piotr Kozłowski

## Co dla łańcucha logistycznego DBSL oznacza nowe połączenie z Dalekim Wschodem?

Około 90% przewozów oceanicznych z Dalekiego Wschodu obsługujemy przez porty polskie i te proporcje utrzymują się po wprowadzeniu drugiego połączenia. Z pewnością jednak od tego momentu port w Gdańsku będzie miał dla nas kluczowe znaczenie. Do niedawna korzystaliśmy z bardzo podobnym natężeniem z portów gdańskiego i gdyńskiego. Teraz ta równowaga zniknie, z korzyścią dla portu w Gdańsku.

## Czy nowe połączenie ma szansę zyskać dużą popularność?

Przed drugim połączeniem rysują się bardzo dobre perspektywy. Początkowo dostępny był tylko serwis oferowany przez Maersk, od pewnego czasu w aliansie z MSC. Teraz armatorów będzie w sumie ośmiu, co niewątpliwie zwiększy konkurencję, z dobrym skutkiem dla firm działających na polskim rynku.

Statki w ramach połączeń oferowanych przez 2M i G6 będą zawiązywały do Gdańska w różnych terminach. Klienci, którzy zamawiają większe partie towarów, mogą dzięki temu łatwiej zaplanować rozładunek. Dotychczas importerzy musieli bardzo uważać, by nie przekroczyć czasu przeznaczonych na obsługę kontenerów i składowanie ich w porcie. Teraz, dzięki większej liczbie połączeń bezpośrednich, które pozwalają z większą precyzją ustalić czas dostawy, firmy mogą uniknąć spiętrzenia towarów w porcie w jednym czasie, a tym samym ponoszenia dodatkowych kosztów. Także DB Schenker Logistics może równomiernie rozłożyć w czasie swoje działania dla klientów, m.in. pracę agencji celnej i terminali firmy.

Nowe połączenie sprawi, że poprawią się warunki nie tylko dla polskiego importu, ale też eksportu. W szczególności mo-

żemy wiązać duże nadzieje z pojawieniem się Singapuru na mapie bezpośrednich połączeń oceanicznych.

## W jaki sposób DB SL transportuje towary z Chin do Europy we frachcie oceanicznym?

W większości przypadków korzystamy z polskich portów. Przesyłki z Dalekiego Wschodu trafiają do nich albo bezpośrednio albo z wykorzystaniem połączeń feederowych (obsługiwanych przez mniejsze statki na krótszych trasach) z Rotterdamu czy Hamburga.

Towar rzadko jest sprowadzany bezpośrednio z portów zagranicznych, np. kolejną z Hamburga. Takie sytuacje dotyczą głównie klientów z zachodniej części Polski albo tych, którym szczególnie zależy na szybkim dostarczeniu przesyłki. Takie rozwiązanie bywa też stosowane w przypadku globalnych firm, które mają wiele zakładów w regionie i dokonują rozładunku w jednym porcie. Wtedy portem rozładunkowym jest zazwyczaj Hamburg.

## Czy DB SL korzystał z serwisu Maerska, który przypląwa do DCT z Dalekiego Wschodu?

Większość frachtu oceanicznego z tamtej części świata realizowana była z wykorzystaniem właśnie tego połączenia. Z czasem zainteresowanie tym konkretnym połączeniem wzrosło. Dlaczego? Tzw. *transit time* jest znacznie pewniejszy niż w przypadku połączeń feederowych. Pewne spowolnienie gospodarcze, które od jakiegoś czasu obserwujemy we frachcie oceanicznym, sprawiło też, że zwiększyła się dostępność miejsca na statkach aliansu 2M, które przypląwały do Gdańska. Serwis stał się przy tym bardziej konkurencyjny, bo różnica cenowa między nim a innymi serwisami praktycznie zanikła. ◀

LH

nie mogąc się doczekać aż na przyjęcie ich statków będzie gotowy port gdyński, zdecydowało o przedłużeniu jednego ze wspólnych dalekowschodnich serwisów do Gdańska. Pierwszy z ich statków pojawił się w DCT 11 sierpnia. Był to 366-metrowy kontenerowiec Hong Kong Express. Statki kolejnych armatorów aliansu będą zawiązywać do DCT co tydzień. Armatorami tymi są: American President Lines (APL), Hyundai Merchant Marine (HMM), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Hapag-Lloyd, Nippon Yusen Kaisha (NYK) oraz Orient Overseas Container Line (OOCL). Ich oceaniczne statki nie zawiązywały bezpośrednio na Bałtyk, niemniej zaliczali się oni dotąd do najlepszych klientów portu gdyńskiego, gdyż ich kontenery docierały tam z portów zachodnioeuropejskich na mniejszych jednostkach dowozowych (feederach). Tak więc, przeładunki w DCT zaczęły ostatnio znów szybko rosnąć, tyle tylko, że odbywa się to w znacznej mierze kosztem gdyńskich terminali kontenerowych, a także mniejszego Gdańskiego Terminalu Kontenerowego (GTK), położonego w porcie wewnętrznym. Od momentu pojawienia się w sąsiedztwie wielkiego konkurenta, przeładunki w tym terminalu systematycznie maleją. O ile 8 lat temu sięgały one ponad 91 tys. TEU, w zeszłym roku były to już niespełna 23 tysiące, a wiele wskazuje na to, że w tym będzie jeszcze mniej.

O pozycji portu gdańskiego na polskim (i bałtyckim) rynku kontenerowym decydują więc wyniki Deepwater Container Terminal. Gdańsk, zwłaszcza w ostatnich miesiącach, zaczyna coraz bardziej dystansować Gdynię, gdzie począwszy od marca obroty kontenerowe albo maleją, albo utrzymują się prawie na tym samym poziomie. (Wyraźnie przedstawia to załączony wykres, na którym krzywe obrazujące przeładunki kontenerowe w obu portach tworzą coraz bardziej rozwierające się „nożyce”).

## Inwestycje sprzyjają

Gdańskiemu portowi sprzyjają nie tylko warunki naturalne na przyległym akwenu, ale również to, co w porcie i na jego bezpośrednim zapleczu ostatnio zbudowano – i nadal się buduje. Podczas gdy port gdyński wciąż nie jest w stanie rozpocząć inwestycji umożliwiających obsługę wielkich oceanicznych statków kontenerowych, w gdańskim DCT od kilku miesięcy już taka inwestycja trwa. Powstaje tam drugie głębokowodne nabrzeże (patrz: zdjęcie), wraz z odpowiednim zapleczem składowym, które pozwoli więcej niż zdublować dotychczasowe możliwości termi-

nalu. Przekazanie inwestycji do eksploatacji planowane jest na jesień przyszłego roku.

Równocześnie Urząd Morski w Gdyni rozbudowywać będzie infrastrukturę portową od strony morza: tor wodny, wejścia, obrotnice, falochrony... Ułatwi to znacznie nawigowanie wielkim statkom, chociaż i dotychczas, pod względem głębokości i dostępności, gdański port zewnętrzny nie miał sobie równych na Bałtyku.

Co więcej, w ostatnich latach gdański port zewnętrzny (popularnie: Port Północny) zyskał bardzo dogodne połączenie z krajową siecią drogową, poprzez niedawno przebudowaną Trasę Sucharskiego oraz obwodnicę południową Gdańska. Pod koniec tego roku również i dostęp kolejowy do tej części portu znakomicie się poprawi, gdyż zostanie oddany do użytku nowy most kolejowy nad Martwą Wisłą, o znacznie większej przepustowości i nośności. Zastąpi on ponad stuletnią jednotorową konstrukcję, która stanowi dotąd wąskie gardło, ograniczające liczbę i ładowność pociągów obsługujących terminale Portu Północnego.

Już nie w tym roku, jak zapowiadano, ale na początku przyszłego, zostaną oddane

do użytku dwa tunele drogowe pod kanałem portowym, które połączą wewnętrzną i zewnętrzną części portu. Wszystko to razem znakomicie usprawni ruch towarowy między portem gdańskim a jego krajowym zapleczem.

Kontrastuje to z sytuacją portu gdyńskiego, którego komunikacja z zapleczem jest utrudniona. Trasa Kwiatkowskiego, stanowiąca główną arterię drogową między portem a siecią krajową, ma ograniczoną nośność, co nie pozwala na przewóz cięższych ładunków, w tym kontenerów. Główny szlak kolejowy prowadzi przez samo centrum aglomeracji, gdzie pociągi towarowe muszą ustępować coraz liczniejszym, lokalnym i dalekobieżnym, pociągom pasażerskim (ostatnio Pendolino). Dawna „magistrala węglowa”, prowadząca do Gdyni z pominięciem Gdańska i Sopotu, w minionych latach uległa tak znacznej dekapitalizacji, że nie jest obecnie w stanie pełnić swojej roli jako szlak towarowy.

Ten utrudniony dostęp do portu gdyńskiego, tak od strony wody jak i lądu (a dochodzi do tego również brak terenów rozwojowych) sprawia, że przegrywa on coraz



Nowy most kolejowy nad Martwą Wisłą

bardziej w konkurencji z pobliskim Gdańskiem, zwłaszcza jako port kontenerowy. Bardzo dobrych zeszlazorocznych wyników przeładunkowych (prawie 850 tys. TEU) na pewno nie uda się Gdyni powtórzyć w tym roku, a prawdopodobnie również przez kilka najbliższych lat. Wspomniane gdańsko-gdyńskie „nożyce” rozwiierać się będą coraz bardziej. ◀

Maciej Borkowski

## RRMEDIA

- UBEZPIECZENIA RENOMOWANEGO TOWARZYSTWA DLA FIRM TRANSPORTOWYCH I SPEDYCYJNYCH
- POLISY UBEZPIECZENIOWE DLA TABORU
- POLISY OC PRZEWOŹNIKA
- POLISY OC SPEDYTORA
- RABATY DLA KLIENTÓW GIEŁDY E-CONTAINERS.EU

EMAIL: BIURO@E-CONTAINERS.EU

TELEFON: 603 244 040





Fot. Photopress

Przy naszej wschodniej granicy brakuje terminali kontenerowych, które mogłyby obsługiwać pociągi kontenerowe z Białorusi, co zmienić ma realizacja „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. zakładająca powstanie tzw. platform intermodalnych

## Intermodalne zaplecze

W trakcie III Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2014, które odbyło się 29 kwietnia w Gdańsku, białoruski operator intermodalny Belintertrans zapowiedział możliwość uruchomienia połączenia kolejowego między portem w Gdańsku a terminalem Koljadiczi, przez przejście graniczne w Brześciu.

Idea uruchomienia pociągu kontenerowego do Gdańska związana jest z rosnącym zainteresowaniem Białorusi eksportem i importem towarów przez polskie porty, a tym samym poszukiwaniem alternatywnych dróg zbytu swoich produktów.

### Tory do poprawy

Belintertrans, który dysponuje 8 terminalami kolejowym na Białorusi, oraz obsługuje regularne przewozy kontenerowe między Estonią, Litwą, Białorusią, Rosją i Ukrainą, wciąż prowadzi rozmowy z polskimi przewoźnikami i operatorami intermodalnymi w sprawie uruchomienia

połączenia Gdańsk – Koljadiczi. Z hubu Belintertrans ładunki trafiające do Gdańska mogłyby być rozsyłane zarówno po Białorusi czy Rosji, jak też przewożone na Daleki Wschód. Największym problem przy realizacji tego serwisu jak i innych połączeń między Polską i Białorusią, jest stan infrastruktury kolejowej po naszej stronie. Jak zwrócono uwagę, brakuje krótkiego przedłużenia szerokich torów na odcinku granicznym, które byłyby w stanie przyjąć dłuższe i cięższe pociągi z Białorusi.

Ale, o czym mówił Andrzej Pawłowski, wiceprezes PKP Polskich Linii Kolejowych, będących zarządcą naszej infrastruktury, spółka stara się sukcesywnie likwidować



Fot. Belintertrans

Już dziś przez Brześć przejeżdżają pociągi obsługiwane przez operatora intermodalnego Belintertrans, m.in. kursujące na trasie Duisburg – Chongqing

**Belintertrans dysponuje 8 terminalami kolejowym na Białorusi, oraz obsługuje regularne przewozy kontenerowe między Estonią, Litwą, Białorusią, Rosją i Ukrainą.**

te utrudnienia. Na razie poprzez decyzje administracyjne zwiększana jest przepustowość tras kolejowych między naszymi krajami. Ponadto, przy naszej wschodniej granicy brakuje terminali kontenerowych, które mogłyby obsługiwać pociągi kontenerowe z Białorusi, co zmienić ma realizacja „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”, zakładająca powstanie tzw. platform intermodalnych, w tym m.in. w Małaszewiczach/Terespolu.

## Rewitalizacja i nie tylko...

Kilka tygodni po gdańskim spotkaniu spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła, że przygotowuje studium wykonalności potrzebne do rewitalizacji dwóch linii szerokotorowych poprawiających połączenia kolejowe z Białorusią. Dotyczy to odcinków od granicy w kierunku Siemianówki do Chryzanowa (27 km) oraz z Kuźnicy Białostockiej przez Sokółkę do Gieniuszy (26 km). Planowane prace poprawią stan torów i pozwolą na pełny załadunek wagonów poruszających się po szerokim torze i przekraczających wschodnią granicę oraz szybszą jazdę. W każdym wagonie będzie można dodatkowo zwiększyć ładowność nawet o 10 t w porównaniu do obecnych możliwości technicznych torów, zaś prędkość wzrośnie z obecnych 20 km na godz. do 60 km na godz. Według planów, do realizacji przedsięwzięcia wykorzystane byłyby m.in. unijne środki z perspektywy 2014–2020.

Ponadto, jak poinformował Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP PLK, w północno-wschodniej Polsce planowane są inwestycje, które wpłyną na poprawę infrastruktury łączącej polsko-białoruskie przejścia graniczne z Gdańskiem lub Elblągiem (zgodnie z projektem Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.). Są to takie projekty jak m.in. modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol czy roboty na linii nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka



Z hubu Belintertrans ładunki trafiające do Gdańska mogłyby być rozsyłane po Białorusi i Rosji oraz przewożone na Daleki Wschód. Największym problem przy realizacji tego serwisu jak i innych połączeń między Polską i Białorusią, jest stan infrastruktury kolejowej po naszej stronie

## Koleją nad Bałtyk

Szczególnie zainteresowany zacieśnieniem kontaktów z Białorusią i współpracą z tamtejszymi firmami jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk. Jak podkreśla Monika Wszeborowska, dyrektor biura marketingu ZMPG, zgodnie z przyjętą strategią w kolejnych latach władze portu gdańskiego zmierzać będą do tego, aby sukcesywnie wzmacniać swoją pozycję jako portu tranzytowego, zwłaszcza dla krajów znajdujących się w obrębie tzw. naturalnego na-

podtrzymywane. W październiku ub.r. Port Gdańsk uczestniczył w Białoruskim Tygodniu Transportowym w Mińsku, w ramach którego przedstawiciele naszego portu wzięli aktywny udział w Polsko-Białoruskim Okrągłym Stole, podczas którego przyjęło formułę forum dyskusyjnego z udziałem polskich i białoruskich przedstawicieli władz i biznesu. Poruszono wówczas m.in. zagadnienia dotyczące możliwości obsługi białoruskich ładunków w portach polskich. Przy tej okazji Dorota Raben, prezes ZMPG, zaprezentowała możliwości logistyczne Portu Gdańsk. Natomiast w grudniu ub.r. z wizytą w porcie gościł Jewgienij Rogaczew, pierwszy zastępca ministra transportu i komunikacji Białorusi, któremu towarzyszyli przedstawiciele państwowego białoruskiego centrum transportowo-logistycznego, kolei białoruskich oraz Konsulatu Białorusi w Gdańsku. Korzystając z okazji minister spotkał się z władzami Deepwater Container Terminal, chłodni PAOP, Loconi Intermodal czy PKP Cargo.

– Wciąż trwają prace nad zacieśnieniem współpracy ze stroną białoruską. Za



W 2009 r. pojawiła się koncepcja utworzenia w gdańskim porcie Białoruskiego Centrum Logistycznego. Zakłada ona, że na powierzchni 180 ha powstałyby zespół obiektów i magazynów przeznaczonych do przeładunku kontenerów i obsługi białoruskich firm. Byłoby to głównie kontenery, który trafiałyby do Gdańska koleją

## Planowane prace poprawią stan torów i pozwolą na pełny załadunek wagonów poruszających się po szerokim torze i przekraczających wschodnią granicę oraz na szybszą jazdę.

(granica państwa). Zaplanowano również szereg prac na granicy polsko-białoruskiej, w tym: Terespol – Brześć, Kuźnica Białostocka – Grodno i Siemianówka – Świsłocz.

Na wszystkich przejściach granicznych planuje się dostosowanie linii szerokotorowych do przyjęcia pojazdów o nacisku osiowym 25 t. Ponadto, na stacji w Terespole mają być przebudowane tory stacyjne, a także dostosowany jeden tor do przyjmowania pociągów o długości ok. 900 m. Z kolei na stacji Kuźnica Białostocka rozważane jest wydłużenie dwóch torów do długości 1050 m lub 900 m. W planach jest również poprawa przepustowości szlaku Sokółka – Kuźnica Białostocka poprzez wymianę toru i budowę posterunku bocznicego.

szego zaplecza. – Wśród krajów, w których upatrujemy takich perspektyw znajduje się m.in. Białoruś. Stąd jak najbardziej zainteresowani jesteśmy pozyskiwaniem ładunków z tego obszaru bez precyzowania, o które konkretnie ładunki chodzi – zaznacza Monika Wszeborowska.

Już w październiku 2009 r. pojawiła się koncepcja utworzenia w gdańskim porcie Białoruskiego Centrum Logistycznego. Zakłada ona, że na powierzchni 180 ha powstałyby zespół obiektów i magazynów przeznaczonych do przeładunku kontenerów i obsługi białoruskich firm. Byłoby to głównie kontenery, które trafiałyby do Gdańska koleją. Od 2009 r. kontakty Portu Gdańsk ze stroną białoruską są

wcześniej jednak, aby móc precyzyjnie określić docelowy kształt tej współpracy i jej formułę, niemniej jednak wierzymy, że do niej dojdzie, a Port Gdańsk będzie docelowym miejscem, w którym taka kooperacja przedsiębiorców polskich i białoruskich będzie pomyślnie realizowana – podsumowuje Monika Wszeborowska. ◀

(FP)



Mieszadła przypominają duży mikser. Produkt jest przez nie rozgarniany i jednocześnie podgrzewany

## Jedynie takie tankkontenery na rynku żywności

W ostatnich dziesięcioleciach bardzo umocniła się pozycja tankkontenerów jako środka transportu produktów płynnych. I chociaż wciąż podstawową branżą, w której znajdują zastosowanie, jest przemysł chemiczny, to w ostatnich latach znacząco wzrosła ich liczba w sektorze spożywczym.

Firma TWS koncentruje się na konstrukcjach specjalistycznych, a zwłaszcza na pojemnikach wysokiej jakości oraz na niszowych segmentach rynku. W tej chwili cała wyprodukowana flota składa się z około 6000 jednostek, służących w większości do

przewozu płynnych produktów spożywczych. Tankkontenery są stosowane do transportowania płynów spożywczych, takich jak produkty mleczne, piwo, soki owocowe i warzywne, czekolada, wino, oleje, dodatki smakowe i inne, a także na drożdżach płynnych.

**Podczas pracy z produktami spożywczymi muszą być przestrzegane restrykcyjne przepisy prawne. Przede wszystkim muszą one być transportowane przy użyciu odpowiedniego sprzętu, w warunkach nienagannej higieny.**

### Restrykcyjne wymagania

Różnorodność produktów, ich jakość i konsystencja sprawiają, że również bardzo różne są wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego do ich transportu i przechowywania. Aby produkt mógł zachować stan płynny i być gotowy np. do dalszego przetwarzania, musi być przechowywany w odpowiedniej temperaturze podczas przewożenia z miejsca produkcji do zakładu przetwórczego.

Podczas pracy z produktami spożywczymi muszą być przestrzegane restrykcyjne przepisy prawne. Przede wszystkim muszą one być transportowane przy użyciu odpowiedniego sprzętu, w warunkach

niagananej higieny, tak aby w momencie dostawy były w stanie idealnym. Dlatego planując operacje transportowe należy brać pod uwagę zarówno względy ekonomiczne, jak i dbałość o nowoczesny tabor i specjalistyczne wyposażenie, a także gotowość do maksymalnej elastyczności.

Dzięki ścisłej współpracy z inżynierami zostały opracowane specjalne mieszalniki, które są zainstalowane na tankkontenerach. Tankkontenery TWS są wyposażone w dwa mieszadła każdy.

Podczas projektowania najnowszej, już dostępnej generacji, został w nich wdrożony szereg ulepszeń. Między innymi elementy sterujące są bardziej przejrzyste i łatwe w obsłudze, a czyszczenie jest ułatwione dzięki licznym modyfikacjom w konstrukcji kontenerów. W ten sposób wszystkie części zostają oczyszczone dokładnie i z zachowaniem zasad higieny przed ponownym użyciem. Jest to niezbędne dla kontenerów działających w bardzo wrażliwym sektorze spożywczym.

### Zachować lepkości

Technologia mieszania pozwala na mieszanie wewnątrz tankkontenera produktów spożywczych o dużej lepkości – takich jak czekolada, twaróg lub jogurt. Mieszadła przypominają duży mikser. Produkt jest przez nie rozgarniany i jednocześnie podgrzewany. Dzięki temu możliwe jest utrzymanie stałej temperatury, która kontrolowana jest przez wewnętrzne czujniki, a jednocześnie zapobiega się nadmieremu osadzeniu produktu. Podczas operacji do kontenera nie jest zasysane powietrze, dzięki czemu proces, choć przeprowa-



Firma TWS koncentruje się na konstrukcjach specjalistycznych, a zwłaszcza na pojemnikach wysokiej jakości. W tej chwili cała wyprodukowana flota składa się z około 6000 jednostek, służących w większości do przewozu płynnych produktów spożywczych

dzany jest w sposób ostrożny, jest bardzo skuteczny.

Wbudowane na stałe mieszadła z wieloma różnymi funkcjami, wszechstronna nagrzewnica i bardzo dobra izolacja umożliwiają transport i przechowywanie takich produktów bez żadnych trudności.

### Niezawodna jakość i bezpieczeństwo

Wszystkie tankkontenery spełniają najwyższe standardy bezpieczeństwa i jakości,

zostały zatwierdzone do użycia na różnych rynkach w najdalszych zakątkach świata i są zgodne z obowiązującym prawem i normami. ◀

MM

➤ Więcej informacji można znaleźć na stronie [www.tws-gmbh.de](http://www.tws-gmbh.de)  
Kontakt:  
[tws@tws-gmbh.de](mailto:tws@tws-gmbh.de)  
TWS Tankcontainer-Leasing GmbH & Co. KG



# 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](mailto:logistyka@colian.pl)  
[www.colianlogistic.com.pl](http://www.colianlogistic.com.pl)



# Europejski Kongres Logistyczny ONECARGO

Z inicjatywy PKP CARGO 5 i 6 października odbędzie się w Katowicach Europejski Kongres Logistyczny ONECARGO. To odpowiedź na potrzebę debaty o sektorze, który ma istotny wpływ na miejsce i rolę Polski w globalnej gospodarce. Organizatorem wydarzenia jest Grupa PTWP SA.

**C**elem ONECARGO jest stworzenie forum wymiany opinii i doświadczeń, które wytyczać będzie kierunki dyskusji na temat biznesu TSL w Europie, będzie głosem branży w dyskusjach z twórcami przepisów, a także miejscem spotkań z kontrahentami.

## W ciągu dwóch dni

Podczas Kongresu w Katowicach zaprezentowane zostaną światowe doświadczenia i rozwiązania liderów sektora logistycznego. Program wydarzenia, w którym udział ma wziąć około 1000 osób, obejmuje dwa dni merytorycznych spotkań oraz wydarzenia towarzyszące.

– *Rozwój i kształt przemian europejskiego sektora logistyki w dużym stopniu determinuje także miejsce i rolę Polski w globalnej gospodarce. Będziemy o tym mówić w Katowicach* – zapowiada Wojciech Kuśpik, organizator wydarzenia, prezes Grupy PTWP.

– *Dzięki wsparciu ze strony UE, nowym możliwościom w połączeniach z Azją i dobrej współpracy z europejskimi portami, kolej może dalej zyskiwać na znaczeniu. Ale nie tylko o kolei chcemy rozmawiać podczas EKL – unikalne położenie Polski oraz jej potencjał gospodarczy predestynuje nas do roli animatora ważnych debat i inicjatora zmian w europejskiej logistyce i transporcie. Mamy nadzieję, że ten Kongres stanie się ważną platformą komunikacyjną dla całej branży TSL w Europie Środkowo-Wschodniej* – mówi Adam Purwin, prezes PKP CARGO S.A., inicjatora i partnera strategicznego Europejskiego Kongresu Logistycznego ONECARGO.

## W centrum Europy

Pod względem efektywności europejska logistyka plasuje się na ogół w czołówce globalnej rywalizacji, w kilku tylko obszarach ustępując bardziej konkurencyj-

## Europejski Kongres Logistyczny ONECARGO w Katowicach

### Wybrane tematy Kongresu:

- Infrastruktura transportowa w Europie. Wizja i programowanie
- Wyzwania europejskiej logistyki. Transformacje, trendy, perspektywy.
- Perspektywa jednolitego rynku kolejowego w Europie. Od wizji do realizacji.
- Wschód – gospodarcze szanse na nowych trasach
- Dokąd zmierza transport drogowy?
- Polityka Unii Europejskiej wobec kolei.

Informacje o Kongresie oraz pełną agendę znaleźć można na stronie:

[www.kongreslogistyczny.eu](http://www.kongreslogistyczny.eu)

## Program wydarzenia obejmuje dwa dni merytorycznych spotkań oraz wydarzenia towarzyszące.

Podczas ONECARGO mowa będzie o szeroko rozumianej logistyce, transportowej mapie Europy, portach morskich, terminalach logistycznych, magazynach, transporcie drogowym i intermodalnym, cargo lotniczym i o infrastrukturze kolejowej.

nej logistyce amerykańskiej i japońskiej. – *Jesteśmy w bardzo ciekawym momencie rozwoju europejskiego rynku logistycznego. Inwestycje w infrastrukturę, procesy konsolidacji, poszukiwanie nowych form i kierunków rozwoju dla firm z branży TSL, innowacyjne produkty i nowinki technologiczne – to wszystko sprawia, że tematów na EKL na pewno nie zabraknie. Bezpośrednim bodźcem do zainicjowania ONECARGO była świadomość przemian na mapie logistycznej Europy* – dodaje prezes PKP CARGO S.A. Adam Purwin.

– *Warunki, jakie stawiane są nowoczesnej logistyce i firmom w niej działającym, ustawicznie się zmieniają, co poważnie zagraża dotychczasowej pozycji operatorów europejskich. Możliwości rozwoju i przewagi konkurencyjnej zapewniają innowacje w logistyce, lecz ustawicznie trzeba o nie walczyć. Debata o wyzwaniach stojących przed branżą logistyczną nie ominie trudnych tematów. Będziemy ją prowadzić w miejscu, które skupia coraz więcej firm z sektora, gdyż Katowice mają szansę stać się logistycznym hubem Europy Centralnej* – podkreśla Wojciech Kuśpik.

Eksperti międzynarodowej branży TSL, przedstawiciele samorządu oraz krajowej i europejskiej administracji oraz osoby odpowiedzialne za strategię wiodących firm reprezentujących główne gałęzie branży logistycznej z Polski i Europy debatować będą w dniach 5-6 października w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach.

Honorowy patronat nad wydarzeniem objęło Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju RP. ◀





Partner Strategiczny i Sponsor Główny  
zaprasza na:

# ONECARGO

Europejski Kongres Logistyczny

**5-6 października 2015 r.**

Międzynarodowe Centrum Kongresowe  
w Katowicach



Już dzisiaj zarejestruj się na  
[www.kongreslogistyczny.eu](http://www.kongreslogistyczny.eu)



# 1500 przewoźników z Certyfikatem Trans.eu

Trans.eu Certified Carrier ma kilka lat, w ciągu których stał się znakiem jakości w transporcie. Obecnie posiada go ok. 1500 najlepszych przewoźników, którzy rozumieją, że bycie uczciwym i rzetelnym przy dużej konkurencji na rynku, to za mało. Ważne jest zaufanie, bo tylko ono daje możliwość zdobycia atrakcyjnych finansowo zleceń. A w budowaniu zaufania Certyfikat TCC pomaga coraz bardziej.

**W** ciągu pięciu lat, czyli od czasu kiedy na rynku pojawił się certyfikat Trans.eu Certified Carrier (wcześniej Certyfikat Rzetelnego Przewoźnika), ponad 6 tys. polskich przewoźników zgłosiło chęć jego posiadania. Udało się to grupie ok. 1300 firm z Polski i 200 z zagranicy. Dlaczego tylko tyle? Bowiem, aby posiadać TCC, przewoźnik musi spełnić rygorystyczne kryteria, które dla niektórych okazały się nie do przeskokowania.

O TCC, może się ubiegać przewoźnik z nowoczesnym taborem, zweryfikowanymi i wysokiej jakości polisami ubezpieczeniowymi. Przy analizie wniosku sprawdzana jest też informacja o możliwym zadłużeniu wobec innych podmiotów oraz – co wyróżnia TCC – opinia jaką się cieszy wśród dotychczasowych kontrahentów. Co więcej, przewoźnicy z TCC są co miesiąc dokładnie sprawdzani, czy nadal spełniają kryteria upoważniające do posiadania certyfikatu. Od 2009 r. firm, które zdobyły TCC, jednak utraciły go w skutek

działań weryfikujących, było ok. 2 tysięcy. Regularny audyt wyróżnia TCC od innych certyfikatów na rynku.

## Wielkość nie ma znaczenia

Certyfikat stał się popularny zarówno wśród dużych i małych przewoźników krajowych i międzynarodowych. Takie firmy jak SM Logistic z Wieprza, Duhabex z Trzebini czy Świrniak i Syn ze Strzegomia to uznane marki polskiego transportu, które TCC traktują jako coś, co daje

Po europejskich trasach jeździ ok. 10 tys. samochodów ciężarowych, które na swojej burcie mają znak TCC

jest dla nas bardzo ważne. Zlecając ładunek certyfikowanemu przewoźnikowi jesteśmy pewni, że dokumenty są aktualne, licencje ważne, a polisy opłacone.

## Rzetelność, którą warto się chwalić

O rosnącej popularności TCC najlepiej świadczą działania firm posiadających certyfikat, które chętnie podkreślają przynależność do elity firm transportowych na różne sposoby. Przewoźnicy oklejają

**O TCC, może się ubiegać przewoźnik z nowoczesnym taborem, zweryfikowanymi i wysokiej jakości polisami ubezpieczeniowymi. Przy analizie wniosku sprawdzana jest informacja o możliwym zadłużeniu wobec innych podmiotów oraz opinia jaką się cieszy wśród kontrahentów.**

im przewagę konkurencyjną. – *Jeździmy głównie za granicą, dla zachodnich zleciodawców. Tam posiadanie certyfikatów, które są dodatkowym poświadczeniem wysokiej jakości usług przewoźnika jest normą od kilku dobrych lat – mówi Przemysław Haber z Duhabexu.*

Również polscy spedytorzy, oprócz sprawdzonej polisy i licencji, oczekują od przewoźników dodatkowych dokumentów. W tym coraz częściej certyfikatu TCC, który pomaga nawiązywać relacje biznesowe. – *Już kilka razy okazało się, że TCC zdecydował o tym, że otrzymaliśmy zlecenie przewozu – dodaje Robert Świrniak z firmy transportowej Świrniak i Syn. A jego słowa potwierdza Mikołaj Szatkowski, kierownik Działu Transportu i Spedycji w Śląskim Centrum Logistyki S.A. – Bezpieczeństwo*

swoje samochody oficjalnymi naklejkami z logo TCC. Według szacunków Systemu Trans.eu, który przyznaje certyfikat, po europejskich trasach jeździ ok. 10 tys. samochodów ciężarowych, które na swojej burcie mają znak TCC.

Oprócz tego, firmy chętnie zamieszczają informację o posiadaniu TCC na swoich stronach internetowych, firmowym facebooku oraz przy profilu firmy w Trans.eu. Starają się także, by informacja o dołączeniu do grona certyfikowanych przewoźników dotarła do mediów branżowych. <

KK

➤ Wniosek o przyznanie certyfikatu można znaleźć na stronie: [www.trans.eu/pl/tcc](http://www.trans.eu/pl/tcc)



# Rusza II edycja Rewolucji TSL

Można już zgłaszać firmy transportowe do udziału w II edycji programu Rewolucji TSL, która rozpocznie się pod koniec tego roku. Wybrane firmy otrzymają rzetelną ocenę przedsiębiorstwa oraz eksperckie porady dotyczące usprawnienia w pięciu kluczowych obszarach działania. Zgłoszenia będą przyjmowane do 31 października.



**T**egoroczna edycja Rewolucji TSL to kontynuacja projektu zainicjowanego w 2014 r. przez DKV Euro Service. Jego ideą jest edukacja na temat dobrych praktyk w obszarze zarządzania firmą transportową. Pokazujemy, gdzie warto ciąć koszty, a gdzie lepiej outsourcować usługi, jak podejmować decyzje inwestycyjne. Wszyscy uczestnicy przechodzą specjalistyczny audyt oraz otrzymują fachowe wsparcie w takich obszarach jak: prawo, finanse, paliwo i opłaty drogowe, jazda ekonomiczna, strategia firmy i techniki sprzedaży.

Firmy zainteresowane udziałem w II edycji programu mogą się zgłaszać poprzez wypełnienie formularza na stronie [www.rewolucjetsl.pl](http://www.rewolucjetsl.pl). Znajdują się tam również szczegóły operacyjne i wymogi programu. Poprawnie wypełnione zgłoszenia należy odesłać najpóźniej do 31 października 2015 r. Spotkania z audytorami przeprowadzane będą w okresie 01.11.2015 – 15.02.2016.

Projekt ten dla wybranych firm przeprowadzany jest bezpłatnie. Jego uczest-

nicy są natomiast proszeni o wpłatę zadeklarowanej kwoty na konto inicjatywy charytatywnej.

## Zdaniem uczestników

Audyt powinien być przeprowadzany okresowo w każdej firmie – to wniosek, jakim podsumowują pierwszą edycję jej uczestnicy, właściciele firm Mega Sierpc i Temperi. Zgodnie twierdzą, że udział w projekcie pozwolił spojrzeć na wiele elementów przedsiębiorstwa na nowo. Szczególnie w obszarze strategii i finansów.

– *Spotkania w ramach I edycji projektu pomogły nam krytycznie ocenić efektywność działania oraz podjąć decyzje na rzecz zwiększenia konkurencyjności* – twierdzi Kamil Włodarski z Mega Sierpc. Podczas projektu wskazano metody ograniczenia kosztów w trasie (paliwo i opłaty drogowe), dzięki udostępnieniu systemu analitycznego DKV i kart paliwowych. – *Szczególnie ciekawym elementem było zbadanie sprawozdań finansowych oraz analiza kapitału*

*obrotowego, które przyniosły nam odpowiedź jak polepszyć kondycję finansową przedsiębiorstwa* – dodaje Jan Kusiek z Temperi. Szkolenie z jazdy ekonomicznej pozwoliło kierowcom zredukować spalanie paliwa o 8% oraz lepiej wykorzystywać parametry pojazdów. Z kolei audyt prawny objął zlecenia przewozowe, spedycyjne i transportowe, a także posiadane polisy ubezpieczeniowe. Uczestnicy przeszli też szkolenie z możliwości jakie niosą serwisy internetowe typu giełda transportowa.

## Inwestycje, które pomagają zaoszczędzić

– *Wszystkie elementy kosztów w firmie można precyzyjnie wyliczyć, a także zaplanować w dłuższej perspektywie. Umożliwia to łatwiejsze spojrzenie na firmę z punktu widzenia szans na rozwój, dodatkowych źródeł przychodów oraz szacowania ryzyka. Z kolei dramatyczne cięcia kosztów bardzo często wiąże się z ograniczeniem elastyczności jej działania. Poprzez kolejne edycje Rewolucji TSL chcemy wskazywać na złoty środek oraz edukować w obszarze najlepszych praktyk zarządzania przedsiębiorstwem – bo nie zawsze tańsze oznacza optymalne* – podkreśla dyrektor generalny DKV Euro Service Polska, Michał Bałakier, zapraszając do udziału w nowej edycji programu.

Audytorami II edycji Rewolucji TSL są: DKV Euro Service – usługi dla transportu, Eco Driving Academy PL – szkoła jazdy posiadająca akredytację IRU, Iuridica – kancelaria prawna, Sagan Consulting – finansowe rozwiązania dla firm, QUEST Change Managers – usługi konsultingowe. Współorganizatorami są wydawcy publikacji: Transport Manager, [pracujwlogistyce.pl](http://pracujwlogistyce.pl) oraz [e-transport.pl](http://e-transport.pl). Patronat naukowy nad przedsięwzięciem objął prof. Zdzisław Kordel, kierownik katedry Gospodarki Przestrzennej w Uniwersytecie Gdańskim. Patronem medialnym akcji jest miesięcznik TSL Biznes. <

## KOSZTY A PRZYCHODY, CZYLI JAK NIE PODCIĄĆ SOBIE SKRZYDEŁ

**STRATEGIA**

- planowanie strategiczne, wzrost konkurencyjności,
- poprawa inżynierii sprzedażowej i komunikacji wewnętrznej
- zarządzanie potencjałem ludzkim kompetencje menedżerskie.

**PORZĄDEK W PAPIERACH**

- poprawa warunków polis: OPC, OCS, AC
- aktualizacja zleceń transportowych
- analiza dokumentów kadrowych

**MOCNA KARTA**

Paliwo i opłaty drogowe - korekta strategii

**SZKOLENIE Z NARZĘDZI ONLINE:**

- monitoring kosztów podróży
- zwrot VAT
- planowanie tanich tankowań

**UDOSTĘPNIONO:**

- eReporting DKV
- wyszukiwarka tanich stacji
- kalkulator opłat drogowych
- DKV Card i DKV box

**FINANSOWA PŁYNNOŚĆ**

- analiza sprawozdań finansowych i kapitału obrotowego
- profesjonalna ocena kondycji finansowej firm (raport)

**EKONOMICZNA JAZDA**

teoretyczne i praktyczne przeszkolenie kierowców z ecodrivingu:

- redukcja spalania
- mniej zatrzymań
- mniej hamowań

transport.pl  
Transport Manager  
EkoDriving Academy

Więcej: [www.rewolucjetsl.pl](http://www.rewolucjetsl.pl)

# Komputery pokładowe CarCube we flocie Demotrans

Demotrans z Oleśnicy, to przedsiębiorstwo, które logistyką, transportem, spedycją krajową i międzynarodową oraz magazynowaniem zajmuje się od 1996 r. Specjalizuje się w przewozach na terenie Polski i Europy ładunków drobnicowych i całopojazdowych oraz ponadgabarytowych.

**W** celu zapewnienia najwyższych standardów jakościowych firma Demotrans weszła w 2012 r. we współpracę z dostawcą systemu telematycznego dla transportu – firmą Trimble Transport & Logistics. Trwa ona

*staniu możliwości systemu – mówi Andrzej Błach z Demotransu. – Poza tym nieustannie pojawiają się nowe rozwiązania w ramach systemu, zwiększające efektywność działalności transportowej, w tym takie narzędzia planowania jak FleetCockpit oraz*

**Nieustannie pojawiają się nowe rozwiązania w ramach systemu, zwiększające efektywność działalności transportowej, w tym takie narzędzia planowania jak FleetCockpit.**



Obecnie wszystkie spośród ponad 200 zestawów transportowych Demotransu są wyposażone w komputery pokładowe CarCube od Trimble

do dzisiaj, a ostatnio zaowocowała dodaniem przez Demotrans kolejnych 100 komputerów pokładowych Trimble, co potwierdza obraną drogę rozwoju firmy. W efekcie teraz wszystkie spośród ponad 200 zestawów transportowych Demotransu są wyposażone w komputery pokładowe CarCube od Trimble.

## Większa elastyczność

– Zdecydowaliśmy o zakupie kolejnych urządzeń CarCube, ponieważ system telematyczny Trimble daje nam większą elastyczność. Dodatkowym atutem jest dobrze układająca się współpraca z przedstawicielami Trimble, którzy są zawsze otwarci na nasze pytania i pomoc w pełnym wykorzy-

*staniu możliwości systemu – mówi Andrzej Błach z Demotransu. – Poza tym nieustannie pojawiają się nowe rozwiązania w ramach systemu, zwiększające efektywność działalności transportowej, w tym takie narzędzia planowania jak FleetCockpit oraz*

*Driver Performance Portal, dzięki którym nasi dyspozytorzy mogą wysyłać kierowcom pełne informacje dotyczące trasy oraz komunikować się z nimi w celu śledzenia pojazdów i optymalizowania poszczególnych etapów transportu. Driver Performance Portal monitoruje pracę kierowców dając przejrzysty obraz ich stylu jazdy. Na podstawie tych informacji kierowcy mogą wykazać się inicjatywą i poprawić swoje wyniki – dodaje.*

## Bardziej efektywnie

W rezultacie Demotrans odnosi korzyści z lepszej i łatwiejszej komunikacji z kierowcami, monitorowania ich czasu pracy online, nawigacji, która jest często uak-

tualniana, a także możliwości obserwacji w czasie rzeczywistym przez klientów firmy Demotrans, co się dzieje z ciężarówkami wiozącymi ich towary. Telefony komórkowe niemal wyszły z użycia w kontaktach z kierowcami. System Trimble pozwala na komunikowanie się za pomocą wiadomo-

## Trimble Transport & Logistics

- ▶ Wiodący dostawca rozwiązań do zarządzania transportem dla dowolnej wielkości przedsiębiorstw z sektora transportu i logistyki.
- ▶ Innowacyjne i przyjazne użytkownikowi rozwiązania składają się z montowanych na stałe oraz przenośnych komputerów pokładowych, usług bezprzewodowej komunikacji i opartych na technologii web aplikacji *back-office*, które są łatwo integrowane, aby tworzyć bezszwowy obieg informacji oraz transformować i optymalizować operacje.
- ▶ Dzięki modułowej i skalowalnej architekturze, rozwiązania Trimble Transport & Logistics mogą ewoluować wraz ze zmieniającymi się wymaganiami dowolnego biznesu.
- ▶ Siedziba główna firmy mieści się w Belgii, usługi oferowane są w całej Europie. [www.trimbletl.com](http://www.trimbletl.com)

ści tekstowych, dzięki czemu spedytorzy nie „wiszą” cały czas na telefonach.

Wygodnym rozwiązaniem proponowanym przez Trimble jest aplikacja *back-office* *FleetWorks* oraz narzędzie do pla-

**Driver Performance Portal monitoruje pracę kierowców dając przejrzysty obraz ich stylu jazdy. Na podstawie tych informacji kierowcy mogą wykazać się inicjatywą i poprawić swoje wyniki**

nowania *FleetCockpit* – obie dostępne na smartfonach i tabletach, a po tym jak firma Trimble T&L wprowadziła funkcję monitorowania naczep, Demotrans jest w stanie znacznie efektywniej planować i zarządzać całym parkiem transportowym. ◀

MM

## Milion euro od Volkswagen Bank

Tyle pieniędzy Volkswagen Bank przekazał na ratowanie torfowisk w Polsce i krajach bałtyckich. To znaczna część z sumy 1,8 euro, które mają być przeznaczone na ten cel. Pozostałe środki na realizację projektu organizacja chce pozyskać z regionalnych, polskich funduszy oraz z finansowanego przez Unię Europejską programu Life.

Samochody produkują do 30% szkodliwych substancji zatruwających atmosferę, w tym dwutlenek węgla, który jest jednym z głównych czynników powstawania efektu cieplarnianego. Dlatego też Volkswagen w ciągu kilku lat obniżył w swoich silnikach emisję CO<sub>2</sub> ze 150 g/km do 105 g/km. Wie również, że sprzymierzeńcem w działaniach na rzecz ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> są mokradła i torfowiska, które absorbują dwa razy więcej szkodliwych związków niż lasy. Mimo że zajmują tylko 2% powierzchni Ziemi, wiążą aż 250 mln ton dwutlenku węgla rocznie. Natomiast wysuszone torfowiska wypuszczają ogromne ilości gazów cieplarnianych.

Z tego względu Volkswagen Bank od 15 lat angażuje się w działania na rzecz ochrony i rewitalizacji torfowisk, ale dotychczas robił to w Niemczech, gdzie programem ochronnym objęto 13 obszarów. Obecnie Międzynarodowy Fundusz Ochrony Torfowisk, stworzony przez Volkswagen Financial Services razem z niemiecką organizacją Niemieckim Związkiem Ochrony Przyrody (NABU – Naturschutzbund Deutschland), ma skupić się na innych krajach, w pierwszym rzędzie na Polsce i państwach bałtyckich: Litwie, Łotwie i Estonii. 1 mln euro ma być zagospodarowany przez NABU do 2019 r.



W naszym kraju program obejmuje tereny Słowińskiego Parku Narodowego oraz trzy torfowiska położone w województwie zachodniopomorskim. Wszystkie te tereny zagrożone są degradacją i zniszczeniem. W ramach projektu ponownie nawodnionych ma być około 10 tys. ha torfowisk. Restytuowana ma być także szata roślinna, która stworzy nowe pokłady torfu i przywróci pierwotną funkcję torfowisk. Ma zostać uregulowany bilans wodny, co zabezpieczy je przed niekorzystnymi zmianami. Zdegradowane mokradła mają być zatem przekształcone w naturalne zbiorniki absorbujące węgiel. ◀

EH

# Reklamacje od klienta? Uszkodzony towar?

## Chcesz przyspieszyć załadunek i zwiększyć bezpieczeństwo transportu?



# PRO-TRANS

PROFESJONALNE ZABEZPIECZENIA ŁADUNKÓW



Jesteśmy wiarygodnym dostawcą najnowocześniejszych rozwiązań służących zabezpieczeniu ładunków w transporcie i magazynowaniu. Już od 15 lat pomagamy firmom na całym świecie w bezpiecznym dostarczaniu ich produktów do klienta.

### Oferujemy sprawdzone i skuteczne metody ochrony ładunków w transporcie:

- poduszki powietrzne wypełniające wolne przestrzenie pomiędzy ładunkami,
- pochłaniacze wilgoci, specjalnie wynalezione dla potrzeb morskiego transportu kontenerowego,
- maty, pianki antypoślizgowe i papier antypoślizgowy,
- pasy transportowe i kątowniki ochronne pod pasy,
- kaptury termoizolacyjne, wskaźniki temperatury i wiele innych rozwiązań.

Pełna oferta: [www.pro-trans.pl](http://www.pro-trans.pl)

Zapraszamy do bezpośredniego kontaktu: tel. 22-7210452 lub 7210453 w godz. od 8.00-16.00, email: [info@pro-trans.pl](mailto:info@pro-trans.pl)

*Jesteśmy gotowi Was odwiedzić i zaprezentować nasze rozwiązania.*

# Ekspansja DKV na Wschód: sieć akceptacji w Rosji i na Białorusi

Ze względu na trudną sytuację polskich firm TSL w Rosji, na Białorusi i Ukrainie, DKV postawiło sobie za priorytet stworzyć im najlepsze możliwe warunki w obszarze rozliczania paliwa i opłat drogowych. Już jesienią kartą DKV będzie można płacić na blisko 550 stacjach paliw w Rosji i na Białorusi, a także rozliczać przejazdy płatnymi drogami w tych krajach.

**D**ebiut sieci DKV zbiega się w czasie z uruchomieniem nowego, elektronicznego systemu opłat drogowych w Rosji, zwanego roboczo Projekt 12 Ton.

Łać będzie w technologii GPS, zliczającej przejechane kilometry. Rozliczeń będzie można dokonywać w trybie przedpłaty,

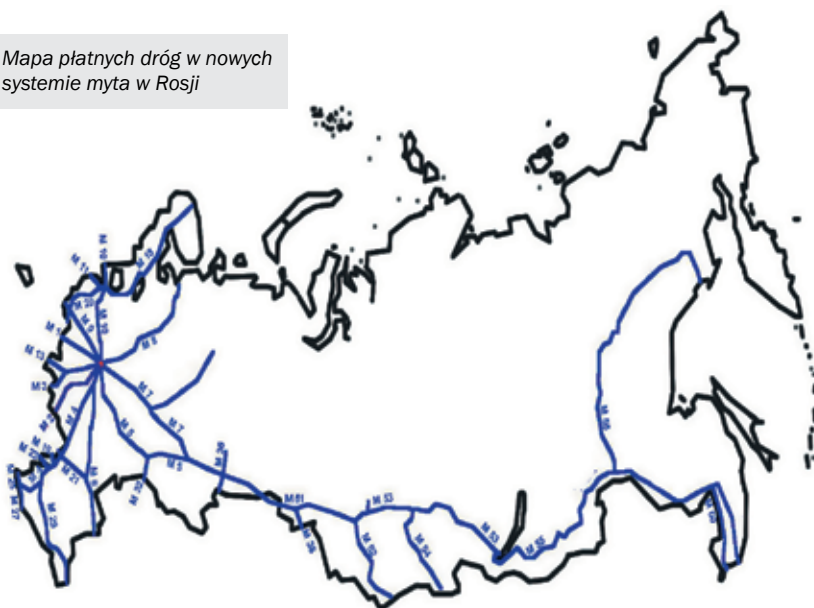
Dziś w Rosji płatne są tylko wybrane odcinki dróg regionalnych w okolicach Moskwy, Sankt Petersburga i zachodniej

## Opłaty drogowe w Rosji...

Rosja zapowiada uruchomienie państwowego systemu opłat drogowych „Projekt 12 Ton” w listopadzie 2015 r. Elektronicz-

**Rozliczeń będzie można dokonywać w trybie przedpłaty, a jako środki płatności posłużą: urządzenie pokładowe, bilet lub uiszczanie opłat poprzez portal internetowy.**

Mapa płatnych dróg w nowym systemie myta w Rosji



ne opłaty obejmą 50 774 km dróg federalnych. Przypomnijmy, że cała sieć dróg w Rosji liczy 984 000 km. DKV planuje zaoferowanie pośrednictwa w płatnościach od początku działania tego systemu.

Nowy system opłat państwowych obejmie pojazdy powyżej 12 ton i dzia-

a jako środki płatności posłużą: urządzenie pokładowe, bilet lub uiszczanie opłat poprzez portal internetowy. Kontrakt na obsługę systemu został podpisany na 13 lat pomiędzy państwem rosyjskim a operatorem RT Invest Transportnye Systemy (RTITS).

granicy kraju, o łącznej długości 511 km. Sposób uiszczania opłat na tych trasach nie zmieni się – będą one funkcjonować równoległe do nowego systemu. Powiększanie sieci płatnych dróg regionalnych planowane jest do roku 2020. DKV rozpoczęło dwa projekty pilotażowe w celu uruchomienia akceptacji kart DKV również na drogach regionalnych: w rejonie Pskova oraz na drodze M1 (obwodnica Moskwy). Wkrótce będzie tu można rozliczać płatności zarówno kartą DKV, jak i poprzez urządzenie pokładowe.

## ...i na Białorusi

Jeśli chodzi o Białoruś, to od 1 listopada za pośrednictwem DKV będzie się można zarejestrować do płatności w białoruskim systemie BelToll. Obowiązuje on na 1300 km tras (w planie powiększenie do 2700 km). Do naliczania płatności obowiązkowe są tu urządzenia pokładowe. DKV od innych operatorów odróżniać



Sieć stacji DKV w Rosji i na Białorusi

**Zarządzanie płatnościami z tytułu myta w Rosji i na Białorusi będzie możliwe poprzez platformę DKV eReporting, która zaoferuje tę samą funkcjonalność, co przy systemach we Francji czy w Niemczech.**

będzie płatności w trybie postpay i prepay, a także możliwość rejestracji online poprzez formularz DKV. System online to nowoczesne rozwiązanie, które pomaga przewoźnikom zmniejszyć ilość roboty papierkowej i zapewnia szybką obsługę. Wszystkie dokumenty są dostępne w elektronicznej formie w strefie klienta DKV na www. Użytkownik może na bieżąco śledzić postęp w rejestracji. Ma podgląd aktualnego statusu urządzeń pokładowych oraz wszystkich dostępnych w danej chwili usług. Zamówienia dodatkowych urządzeń lub ich wymiany można dokonać w kilka sekund.

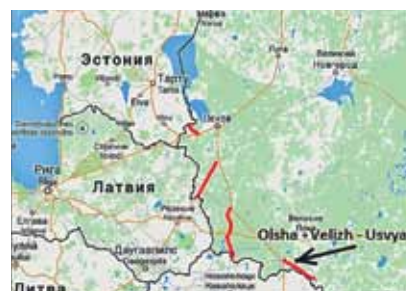
Zarządzanie płatnościami z tytułu myta w Rosji i na Białorusi będzie możliwe poprzez platformę DKV eReporting, która zaoferuje tę samą funkcjonalność, co przy systemach we Francji czy w Niemczech. Oznacza to, że przy pomocy kilku kliknięć

## Zachodnioeuropejski standard usług

DKV na Wschodzie to zupełnie nowy standard usług w zakresie rozliczeń paliwa i opłat. Z przeprowadzonych badań użytkowników tamtejszych dróg wynikają bardzo negatywne wnioski dotyczące lokalnych operatorów kart paliwowych. Klienci zwracają uwagę na ukryte opłaty oraz niski poziom wsparcia klienta. Nagminnie zdarzają się trudności z uzyskaniem zwrotu środków, a także z bezkosztowym rozwiązaniem umowy z operatorem. Polityka udzielania kredytu na kartach paliwowych jest skomplikowana, co w połączeniu z koniecznością wpłaty środków z góry, utrudnia panowanie nad rozliczeniami. Brakuje systemów zarządzania transakcjami, tak aby można było przeglądać płatności online, czy sterować swoim rachunkiem przez



Drogi płatne w Rosji dzisiaj



DKV rozpoczęło dwa projekty pilotażowe w celu uruchomienia akceptacji kart DKV również na drogach regionalnych: w rejonie Pskova oraz na drodze M1 (obwodnica Moskwy)

## Przełomowe w ofercie DKV na Wschodzie są rabaty oferowane przez DKV w Rosji i na Białorusi. Będą one na takim samym poziomie jak te proponowane przez lokalnych emitentów kart.

będzie można generować online dowolne raporty dotyczące opłat drogowych, o których informacje codziennie będą służyć do centrum rozliczeń DKV.

### DKV w cenie lokalnych operatorów

Już niedługo DKV stanie się operatorem niezależnych kart paliwowych o najszerzej sieci akceptacji w Rosji i na Białorusi. Na dziś rozmowy obejmują ok. 2000 punktów. Nowe stacje partnerskie DKV gwarantować będą zachodnioeuropejskie standardy, jeśli chodzi o jakość paliwa – Euro 4 i Euro 5 oraz obsługi – 24/7, dystrybutorzy szybko tankowania, itp. Będą także włączone do systemu zarządzania transakcjami online, dzięki czemu codziennie będzie można analizować za pomocą kilku kliknięć bieżące dane z tankowań i innych zakupów.

Przełomowe w ofercie DKV na Wschodzie są rabaty oferowane przez DKV w Rosji i na Białorusi. Będą one na takim samym poziomie jak te proponowane przez lokalnych emitentów kart. Do końca 2015 r. sieć stacji obejmie na Białorusi 150 stacji Belarusneft, plus 10 stacji w niższym standardzie działających dzisiaj. Natomiast w Rosji do września 2015 r. będzie można tankować z użyciem karty DKV w 389 punktach popularnych, lokalnych marek.

internet (np. blokować czy zamawiać karty). Trzeba płacić dodatkowo za wydanie i obsługę karty. Sama karta często służy jedynie do zakupu oleju napędowego, a respektujące ją stacje nie są w stanie zapewnić obsługi 24/7.

Oferta DKV przynosi więc zupełnie nowy, niespotykany dziś w Rosji czy na Białorusi standard usług. Z jednej strony ceny równe operatorom lokalnym, a z drugiej zagwarantowana w umowach wysoka jakość paliwa i stacje otwarte całą dobę. Przypomnijmy, że karty DKV wydawane i obsługiwane są bezpłatnie, a rozliczenie następuje w 100% na zasadach postpay. Inny jest też standard obsługi online – wszystkie transakcje rejestrowane są na bieżąco w systemie DKV, co umożliwia dowolne ich analizowanie przez platformę DKV eReporting. Faktura przychodzi w formie elektronicznej, wszystkie rozliczenia są przejrzyste i dostępne 24/7.

Ważne jest też to, że jedna i ta sama karta służy do rozliczania opłat

w całej Europie, zgodnie z oferowanymi przez DKV poziomami uprawnień – ograniczonym (tylko paliwo, zakup olejów i opłaty drogowe) lub rozszerzonym. Na terenie Rosji i Białorusi za jej pomocą będzie można, oprócz oleju napędowego, kupować benzynę, Ad Blue oraz części eksploatacyjne do pojazdów poprzez Serwis Pojazdów oraz Call Center. DKV uruchomi także całodobowe centrum obsługi na rynki wschodnie, które oferować będzie m.in. pomoc w wypadku awarii pojazdu czy w innych sytuacjach wymagających wsparcia w trasie. <

KK

Więcej: [www.dkv-euroservice.pl](http://www.dkv-euroservice.pl)

Jestem krótko przed rentą. Szukam **solidnego następcę**. Firma transport międzynarodowy istnieje od 1989 roku i liczy **8 tirów 40 ton** z bazą w Poznaniu. Moje relacje transportowe: **PL – D – B – NL** Nowego następcę wprowadzę w aktywności firmy i przedstawię klientom. Biuro z placem do samochodów ciężarowych może być dalej wdzierżawione.

Kontakt mailowy: [oferta-kupno@web.de](mailto:oferta-kupno@web.de)

# Zależnie od możliwości przewozu?

Czy kierowca pojazdu specjalnego, np. żurawia samochodowego, podnośnika montażowego, musi stosować się do przepisów rozporządzenia nr 561/2006 w tym samym zakresie co kierujący samochodem ciężarowym? Odpowiedź na to pytanie nie jest jednoznaczna.

Jednym z częściej zadawanych pytań dotyczących czasu pracy kierowcy jest kwestia wymogu stosowania się do przepisów rozporządzenia 561/2006. Gdy pytanie dotyczy powszechnie używanych w transporcie drogowym pojazdów ciężarowych, to odpowiedź nie jest tak trudna. Sprawa komplikuje się w sytuacji, kiedy wymóg stosowania unijnych przepisów dotyczy pojazdów specjalnych typu dźwig samojezdny.

## Nie tak oczywiste

Aby to omówić należy sięgnąć nie tylko do przepisów unijnych, ale też do naszego krajowego prawodawstwa. Zgodnie z art. 2 rozporządzenia 561/2006 ma ono zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy wykonywanego pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Ustawodawca unijny wskazał również katalog, w którym enumeratywnie wskazuje na wyłączenia ze stosowania niniejszego rozporządzenia. Odstępstwa te zostały umieszczone w art. 3 oraz art. 13 w/w aktu. Próžno jednak szukać w treści powyższych artykułów przepisów odnoszących się do dźwigu lub podnośnika koszowego. Co prawda ustawodawca wskazuje w poszczególnych akapitach na charakter wykonywanych prac przez pojazdy używane w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą



Pojazdy typu podnośnik koszowy lub dźwig samojezdny są rejestrowane jako pojazdy specjalne

dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych czy telewizyjnych, jednakże są to pojedyncze przypadki. Natomiast, jeżeli pojazdem specjalnym wykonujemy różne prace niewymienione w art. 3 lub art. 13 rozp. 561/2006, to nie możemy korzystać z tego zwolnienia na co dzień. Mogłoby się wydawać, iż skoro ustawodawca określił zakres stosowania rozporządzenia oraz przypadki wyłączające jego stosowanie, to sprawa jest jasna. Kierowca dźwigu samojezdnego lub podnośnika koszowego powinien przestrzegać przepisów rozp.

lub dźwig samojezdny są rejestrowane jako pojazdy specjalne. Zgodnie z definicją pojazdu specjalnego zawartą w ustawie o ruchu drogowym, jest to pojazd samochodowy przeznaczony do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia, a w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji.



Jarosław Łabisz

## Jeżeli w dowodzie rejestracyjnym oraz na tabliczce znamionowej pojazdu specjalnego nie wskazano ładowności to znaczy, że pojazd taki nie może przewozić rzeczy.

561/2006 jeżeli dopuszczalna masa tych pojazdów przekracza 3,5 tony i nie korzystają ze zwolnień określonych w ww. artykułach. Nie jest to jednak tak oczywiste.

## Kategoria pojazdy specjalne

W celu wyjaśnienia tego zagadnienia należy sięgnąć do definicji przewozu drogowego. Zgodnie z art. 4 lit. a) rozporządzenia przewóz drogowy zdefiniowano jako każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy. Istotą tej definicji dla omawianego problemu jest wykorzystanie pojazdu do przewozu rzeczy. Ustawodawca w art. 1 rozporządzenia wskazał bowiem, iż ustanawia przepisy dla kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy. Natomiast w art. 4 lit. b) wskazano, że pojazd silnikowy jest to pojazd zwykle używany do przewozu osób lub rzeczy. W związku z powyższym, ustawodawca ustanawiając przepisy dotyczące czasu prowadzenia, przerw i odpoczynków wskazuje na kierowców, którzy wykonują przewóz rzeczy bądź osób. Powstaje zatem pytanie, czy dźwig przewozi rzeczy? Pojazdy typu podnośnik koszowy

Niestety, definicja w takim brzmieniu komplikuje sprawę, gdyż ustawodawca dodał, że pojazdy te mogą przewozić rzeczy. W związku z powyższym organ kontrolny mógłby rozstrzygnąć kwestie stosowania norm czasu pracy w przypadku dźwigu na podstawie definicji pojazdu specjalnego oraz przewozu drogowego. Skoro pojazd specjalny typu dźwig może przewozić rzeczy, to można uznać, iż wypełnia on przesłanki definicji przewozu drogowego i tym samym musi przestrzegać norm socjalnych. W tej sytuacji nie pozostaje nic innego jak analiza tabliczki znamionowej pojazdu oraz dowodu rejestracyjnego. Jeżeli w dowodzie rejestracyjnym oraz na tabliczce znamionowej pojazdu specjalnego nie wskazano ładowności, to znaczy, że nie może on przewozić rzeczy. Skoro pojazd specjalny nie może przewozić rzeczy to tym samym nie wykonuje przewozu drogowego rzeczy i nie wpisuje się w zakres stosowania rozporządzenia 561/2006. **Kierowca takiego pojazdu nie musi zatem stosować się do norm socjalnych zawartych w unijnym akcie.** ◀

Jarosław Łabisz

Ekspert Ogólnopolskiego  
Centrum Rozliczania Kierowców  
www.ocrk.pl



**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.



Najwięcej powierzchni magazynowo-produkcyjnych zostało wynajętych w regionach Polski Centralnej i okolic Warszawy, m.in. w MLP Pruszków I

## Było dobrze, ma być jeszcze lepiej

Pierwsze półrocze dla sektora powierzchni magazynowo-produkcyjnych w Polsce było bardzo udane. Niska inflacja, wzrost akcji kredytowych oraz stabilnie rosnąca konsumpcja prywatna to solidne podstawy obserwowanej obecnie dobrej koniunktury na rynku wynajmu powierzchni magazynowo-produkcyjnych.

**E**fektem zaistniałej sytuacji jest spadek poziomu pustostanów oraz wzrost popytu i podaży. Jednak, mimo dużego zapotrzebowania na wolną powierzchnię, czynsze utrzymały się na tym samym poziomie co przed rokiem.

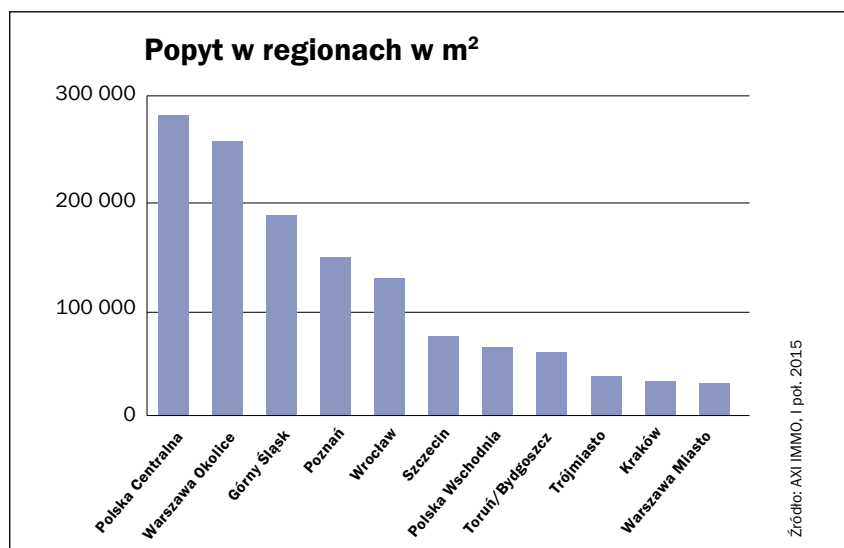
### Podaż zależna od popytu

W pierwszej połowie 2015 r. popyt brutto wzrósł o 38% w stosunku do poprzedniego roku, z poziomu 920 tys. m<sup>2</sup> do poziomu

1,27 mln m<sup>2</sup>. Najwięcej powierzchni magazynowo-produkcyjnych zostało wynajętych w regionach Polski Centralnej i okolic

Warszawy. Warty odnotowania jest wzrost popytu w mniejszych regionach, takich jak Lublin czy Rzeszów. Wynajęto tam łącznie

**W bieżącym roku oddano do użytku 472 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-produkcyjnej, co stanowi wzrost o 58% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego.**



ponad 100 tys. m<sup>2</sup>. Większe zainteresowanie deweloperów tymi lokalizacjami jest w dużej mierze spowodowane poprawą dostępności komunikacyjnej tych miast. W Lublinie pojawiły się parki logistyczne usytuowane przy drodze S12, natomiast w okolicach Rzeszowa wciąż powstają kolejne odcinki autostrady A4 i dróg ekspresowych. Może to oznaczać dalszy wzrost zainteresowania deweloperów tymi lokalizacjami na mapie Polski.

W strukturze popytu nadal największy udział mają firmy logistyczne, jednak w pierwszym półroczu tego roku można było zaobserwować wzmożoną aktywność na rynku przedsiębiorstw z takich branż jak dom i wnętrze oraz elektronika. Warty odnotowania jest również fakt, iż znaczną część popytu stanowiły ekspansje, co

świadczy o dobrej koniunkturze na rynku i rozwoju najemców.

Dobra koniunktura na rynku magazynowo-produkcyjnym w Polsce przekłada się naturalnie na wzrost powierzchni oddawanych do użytku. W bieżącym roku oddano do użytku 472 tys. m<sup>2</sup> tego typu powierzchni, co stanowi wzrost o 58% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Największe inwestycje oddane do użytku w pierwszym półroczu to: projekt dla ITM w Poznaniu (82 tys. m<sup>2</sup>.), Panattoni Park Poznań III (35 tys. m<sup>2</sup>) oraz Panattoni Park Sosnowiec (20 tys. m<sup>2</sup>). Do tego w budowie jest 680 tys. m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej, z czego ponad 170 tys. m<sup>2</sup> jeszcze nie ma najemców. Najwięcej powierzchni budowanych aktualnie jest na Górnym Śląsku i we Wrocławiu,



Poprawa infrastruktury drogowej w kraju może być kolejnym istotnym czynnikiem skłaniającym deweloperów do jeszcze większej aktywności inwestycyjnej, m.in. w Lublinie, Rzeszowie, oraz w południowo-zachodniej części Warszawy (na zdjęciu SEGRO-Bussiness Park Ożarów)

## O dobrych nastrojach na rynku świadczy rekordowo niski poziom pustostanów (spadek o 5,4% rok do roku).

wiu, z tym że we Wrocławiu lwią część tej powierzchni nie znalazła jeszcze najemców, a więc jest traktowana jak powierzchnia spekulacyjna (stan na koniec czerwca br.) Fakt, iż wolumen powierzchni spekulacyjnej jest ponad dwukrotnie wyższy, niż w tym samym okresie roku poprzedniego, świadczy o tym, że nastroje deweloperów są bardzo optymistyczne.

### Lokalizacja wpływa na czynsz

O dobrych nastrojach na rynku świadczy również rekordowo niski poziom pustostanów (spadek o 5,4% rok do roku).

Najwięcej, bo ponad 9%, powierzchni do wynajęcia pozostaje w Warszawie oraz w jej okolicach, natomiast najmniej pustostanów znajduje się w Poznaniu i we Wrocławiu (poniżej 3%). Najwyższy udział pustostanów możemy zaobserwować w re-

gionach dojrzałych (Warszawa i jej okolice, Górny Śląsk) oraz wschodzących (np. Lublin). Duży wpływ na poziom niewynajętej powierzchni oraz jej lokalizację ma infrastruktura drogowa. Znany jest przykład przepływu popytu na wynajem powierzchni magazynowych z Błonia do Pruszkowa, co jest następstwem otwarcia autostrady A2. W wyniku tego w Błoniu wzrósł poziom pustostanów, co z kolei przełożyło się na obniżenie czynszów przez deweloperów. Spowodowało to ponowny

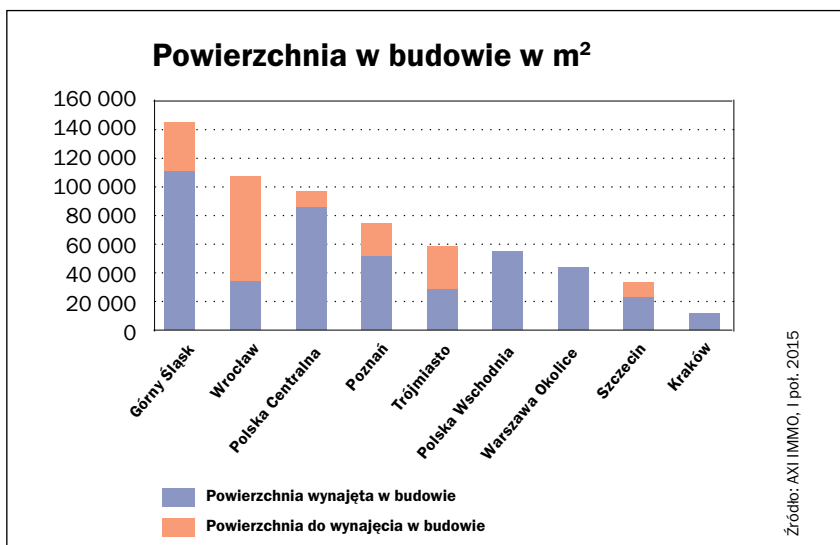
## W pierwszej połowie 2015 r. popyt brutto na powierzchnie magazynowo-produkcyjne wzrósł o 38% w stosunku do poprzedniego roku, z poziomu 920 tys. m<sup>2</sup> do poziomu 1,27 mln m<sup>2</sup>.

### Wybrane największe transakcje najmu w 1 połowie 2015 r.

Najemca	Branża	Nazwa parku	Rodzaj umowy	Region	Pow. w m <sup>2</sup> .
Leroy Merlin	Dom i wnętrze	Panattoni Park Stryków II	Nowa umowa BTS	Polska Centralna	53 000
Jysk	Dom i wnętrze	Logistic City	Ekspansja	Polska Centralna	40 500
TIM	Elektrotechnika	BTS Hillwood	Nowa umowa BTS	Wrocław	40 000
FM Logistic	Logistyka	P3 Park Piotrków	Przedłużenie/Ekspansja	Polska Centralna	37 000
Flextronics	Elektronika	Logicor Łódź II	Przedłużenie	Polska Centralna	27 000
Home24.pl	Dom i wnętrze	Prologis Park Poznań II	Nowa umowa	Poznań	26 500
Fiege	Logistyka	P3 Park Mszczonów	Nowa umowa	Warszawa	17 200
Nowakowski Piekarnie	Spożywcza	Silesia Logisitc Park	Nowa umowa	Górny Śląsk	16 600
Nagel	Logistyka	Logicor Święcice II	Przedłużenie	Warszawa	15 000
Matras	Księgarnie	MLP Pruszków II	Nowa/ekspansja	Warszawa	14 000
Gefco	Logistyka	Prologis Park Wrocław IV	Przedłużenie	Wrocław	12 500
Navo	Logistyka	Logicor Gliwice II	Przedłużenie	Górny Śląsk	11 200
JAS FBG	Logistyka	Panattoni Park Czeladź III	Nowa umowa	Górny Śląsk	10 600
Mall.pl	E-commerce	Distribution Park Wrocław	Nowa umowa	Wrocław	9 500
Colian Logistic	Logistyka	Panattoni Park Wrocław III	Nowa umowa	Wrocław	9 500



W budowie jest 680 tys. m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej, z czego ponad 170 tys. m<sup>2</sup> jeszcze nie ma najemców



napływ klientów zainteresowanych wynajmem powierzchni magazynowych do Błonia. Ten przykład pokazuje jak ważna jest dostępność komunikacyjna dla najemców i dla całego rynku.

(tzw. *big box*) charakteryzują się stosunkowo niskimi czynszami. Zatem nie dziwi fakt, iż stawki czynszów kształtują się tak, jak to widać w załączonej tabeli. Najwięcej za wynajem zapłacimy w dużych miastach

spekulacyjnych. Poprawa infrastruktury drogowej w kraju może być kolejnym istotnym czynnikiem skłaniającym deweloperów do jeszcze większej aktywności inwestycyjnej, m.in. w Lublinie, Rzeszowie oraz w południowo-zachodniej części Warszawy (otwarcie odcinka drogi wylotowej z Warszawy do Katowic i plany związane z jej przedłużeniem).

Popyt również powinien wzrastać dzięki ekspansjom firm działających na naszym rynku, a także dzięki wciąż dużemu potencjałowi działu sprzedaży e-commerce, jaki wciąż cechuje firmy z takich branż jak FMCG, elektronika, czy dom i wnętrze.

Ważnym czynnikiem decydującym o podpisaniu umowy najmu przez dewelopera jest posiadanie przez niego wolnych powierzchni magazynowych. Wysoki popyt na wynajem powoduje, że deweloperzy dysponujący wolną powierzchnią magazynową zyskują przewagę konkurencyjną. Dlatego też można śmiało prognozować dalszy wzrost liczby uruchamianych inwestycji spekulacyjnych.

Według ekspertów czynsze powinny dalej utrzymywać się na stabilnych poziomach we wszystkich regionach, z wyjątkiem Polski Centralnej, gdzie prognozowane są niewielkie wzrosty związane z brakiem realizacji powierzchni spekulacyjnych oraz z niską dostępnością powierzchni. Optymistyczne nastroje deweloperów przekładają się na liczbę uruchamianych nowych inwestycji, co z kolei może oznaczać spadek czynszów w długim horyzoncie czasowym. Powodem tego będzie fakt, iż prawdopodobnie nie wszystkie inwestycje spekulacyjne znajdą najemców. ◀

Źródło: AXI IMMO – Raport rynek magazynowy I poł. 2015  
Opracował Łukasz Pluszczewicz

## Wysokość czynszów nie uległa wyraźnym zmianom, co pozwala najemcom precyzyjniej szacować koszty związane z wynajmem powierzchni w długim terminie. Najwyższe stawki cechują rynki wewnętrzniejskie i obiekty typu SBU.

Wysokość czynszów nie uległa wyraźnym zmianom, co pozwala najemcom precyzyjniej szacować koszty związane z wynajmem powierzchni w długim terminie. Najwyższe stawki cechują rynki wewnętrzniejskie i obiekty typu SBU (*small business units*), które pełnią funkcje zarówno reprezentacyjne, jak i magazynowo-produkcyjne. Z kolei duże obiekty, zlokalizowane zazwyczaj poza miastem


takich jak Warszawa, Kraków, Szczecin, Wrocław, czy Poznań, natomiast najmniej w lokalizacjach peryferyjnych.

### Optymistyczne nastroje

Na drugą połowę roku deweloperzy patrzą z dużym optymizmem. Bardzo niski poziom pustostanów w Polsce zachęca ich do uruchamiania kolejnych inwestycji, także

### Stawki czynszów w regionach w I połowie 2015 r. (eur/m<sup>2</sup>)

Region	Czynsz bazowy	Czynsz efektywny
Warszawa Miasto	4,00 - 5,50	3,40 - 4,80
Warszawa Okolice	2,50 - 3,70	2,00 - 3,00
Górny Śląsk	2,90 - 3,50	2,00 - 2,90
Polska Centralna	2,20 - 3,60	1,80 - 3,00
Poznań	2,80 - 3,40	2,00 - 2,90
Wrocław	2,90 - 3,50	2,20 - 2,80
Trójmiasto	2,60 - 3,30	2,35 - 2,90
Szczecin	3,00 - 3,90	2,40 - 3,50
Kraków	3,60 - 4,90	2,80 - 3,40
Toruń/Bydgoszcz	2,8 - 3,30	2,20 - 2,80
Polska Wschodnia	3,10 - 3,90	2,70 - 2,90

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



## Rozwiązania Efaflex dla Bauhaus

Firma Bauhaus postawiła na modernizację już istniejących i budowę nowych, specjalistycznych obiektów. Celem tego przedsięwzięcia było sprostanie rosnącym oczekiwaniom zleceniodawców. Wysokie standardy współpracy przedsiębiorstwo stawia także przed swoimi usługodawcami. Najważniejsze z nich: niezawodność, jakość i doskonała obsługa zaowocowały długoletnią współpracą z Efaflex.

Prace projektowe obejmowały centrum Bauhaus w Berlinie (Berlin – Kurfürstendamm), a nadzorowane były przez przedstawicieli firmy, którzy przykładali dużą wagę do wyboru sprawdzonych rozwiązań w zakresie planowanego wyposażenia obiektu. Sekcja przyjęcia towaru i hala wjazdu (*drive-in arena*) zostały wyposażone w szybkie bramy Efaflex.

– *Cenimy sobie doskonałą jakość produktów tego uznanego producenta bram szybkie oraz bezproblemową eksploatację jego produktów. Współpraca z Efaflex od lat układa się jak najlepiej* – mówi kierownik działu budowania i projektowania w Bauhaus.

Centrum fachowego budowania przy Kurfürstendamm to szczególny projekt, któremu (z uwagi na wyeksponowaną

lokalizację) nadano całkowicie nowy wymiar i wygląd – design bram Efaflex podkreśla ich nowoczesny charakter. Ważnym kryterium wyboru konkretnego typu bram była ich duża prędkość otwierania i zamykania. – *Bardzo krótkie cykle pracy*

*nia towaru przychodzą też liczni klienci, np. po odbiór specjalnych zamówień. Tym samym brama wykonuje dużo więcej cykli otwierania/zamykania niż pozostałe* – mówi Lehmann, odpowiedzialny za kontakt z działem obsługi klienta Efaflex.

**Bardzo krótkie cykle pracy spiralnych bram szybkie EFA-SST® pozwalają na utrzymanie w hali temperatury na mniej więcej stałym poziomie, co jest bardzo ważne dla pracowników.**

spiralnych bram szybkie EFA-SST® pozwalają na utrzymanie w hali temperatury na mniej więcej stałym poziomie, co jest bardzo ważne dla pracowników, szczególnie w okresie chłódów – mówi Lehmann, kierownik działu przyjęcia towaru. Bramy Efaflex z serii EFA-SST® są odpowiedzią na rosnące ceny surowców i energii – wyposażone w seryjne lamele EFA-Therm® łączą unikatowe właściwości izolacyjne z doskonałymi zdolnościami ocieplającymi.

Gdy bramy pozostają szczelnie zamknięte, np. w okresie przerw w pracy, ich izolacyjne lamele (termicznie odseparowane, o podwójnych ścianach) oraz piankowe lamele izolacyjne wpływają na znaczną redukcję niepożądanych strat ciepłych – co w połączeniu z niezwykle krótkimi czasami otwierania i zamykania obniża emisję CO<sub>2</sub> i zmniejsza koszty ogrzewania budynku.

Ważna jest także wytrzymałość na dużą liczbę cykli otwierania i zamykania. Warunek ten spełnia szybka brama rolowana EFA-SRT®, która dzieli strefę przyjęcia towaru od pomieszczenia sprzedaży. – *Brama EFA-SRT® pracuje między innymi na potrzeby płynnego przepływu posadzkowych wózków przewoźnych jak i przemieszczających się pracowników. Ponadto, do pomieszczenia przyjmowa-*

– *W przypadku serwisowania, od momentu zgłoszenia do przybycia serwisantów Efaflex, upływa maksymalnie doba, a nie rzadko są na miejscu natychmiast* – dodaje. Przystosowanie bram Efaflex do dużych obciążeń (aż do 150 tys. cykli na rok) pozwala na wydłużenie okresów między przeglądami technicznymi i optymalizację kosztów napraw.

### Przezroczyste, ale oszczędne

Efaflex, lider w produkcji szybkie bram przemysłowych, w berlińskim centrum Bauhaus przy Kurfürstendamm zainstalował siedem bram. Pięć bram typu EFA-STT® z przezroczystymi lamelami zamyka od zewnątrz obszar wjazdowy, umożliwiając klientom i samochodom dostawczym wjazd i wyjazd. Lamele są w ponad 70% przezroczyste, a zatem wpuszczają do środka stosunkowo dużo światła, dzięki czemu w naturalny sposób doświetlają wnętrze. Z drugiej strony brama EFA-STT® stanowi zaporę przed złymi warunkami atmosferycznymi (niskie temperatury, silne wiatry, etc.).

W rezultacie klient oszczędza na zużyciu energii, a pracownicy są chronieni przed niesprzyjającą pogodą. Szybka brama turbo EFA-STT®, dzięki prędkości



Bauhaus wdrożył w 1960 r. innowacyjną koncepcję sprzedaży. Idea ta opiera się na samoobsługowej sprzedaży materiałów budowlanych dla różnych branż

## Przystosowanie bram Efaflex do dużych obciążeń (aż do 150 tys. cykli na rok) pozwala na wydłużenie okresów między przeglądami technicznymi i optymalizację kosztów napraw.

otwierania wynoszącej ok. 3 m/s, należy do najszybszych bram na świecie. Stabilna i niezawodna konstrukcja pozwala na jej zastosowanie nawet w przypadku wystąpienia wiatru o sile 120 km/h.

Podstawowym i decydującym kryterium wyboru bram Efaflex była także ich szybkość oraz kompatybilność z wdrażanymi w Bauhaus najwyższymi standardami bezpieczeństwa – z tego względu zastosowano pracujące bezdotykowo, dokładnie w linii zamknięcia bramy, bramki świetlne na podczerwień EFA-TLG® (zgodnie z normą techniczną urzędu dozoru TÜV) o pionowym kierunku działania. Pakiet systemów bezpieczeństwa uzupełnia działający w poziomie na dużych powierzchniach skaner laserowy EFA-SCAN®. Dzięki zastosowanym zabezpieczeniom obszar przed i za bramą jest zawsze w pełni kontrolowany (także obszar indywidualnie ustalony przez użytkownika). Dzięki temu pojazdy mogą szybko i bezpiecznie przejeżdżać z różną prędkością, bez żadnych postojów. Skaner laserowy EFA-SCAN® wylicza (w każdym przypadku) dokładne momenty czasowe otwarcia i zamknięcia bramy;

jednocześnie system sterowania potrafi przetworzyć nieprzewidziane zmiany kierunków ruchu i/lub reagować na zmiany prędkości.

### Szybko i prosto

Zalety produktów Efaflex są znaczące dla obszarów wjazdowych, ponieważ pomagają w szybkiej i prostej realizacji dużych zakupów, np. w nabyciu produktów o sporych i nieporęcznych rozmiarach. Jest to szczególnie ważne, ponieważ oferta Bauhaus obejmuje materiały budowlane, których poszukują osoby budujące dom i fachowcy z różnych branż, np.: kamienie,



Szczególną zaletą obszaru drive-in jest możliwość wjechania przez klienta transporterem, pojazdem z przyczepą lub samochodem ciężarowym bezpośrednio do hali, gdzie ma możliwość wybrania towaru i jego załadowania

drewno surowe i konstrukcyjne, materiały izolacyjne, odwodnienia, pokrycia dachowe. Szczególną zaletą obszaru drive-in jest

## Decydującym kryterium wyboru bram Efaflex była ich szybkość oraz kompatybilność z wdrażanymi w Bauhaus najwyższymi standardami bezpieczeństwa – z tego względu zastosowano bramki świetlne na podczerwień EFA-TLG® o pionowym kierunku działania.



Pięć bram typu EFA-STT® z przezroczystymi lamelami zamyka od zewnątrz obszar wjazdowy, umożliwiając klientom i samochodom dostawczym wjazd i wyjazd. Lamelle są w ponad 70% przezroczyste, a zatem wpuszczają do środka stosunkowo dużo światła

możliwość wjechania przez klienta transporterem, pojazdem z przyczepą lub samochodem ciężarowym bezpośrednio do hali, gdzie ma możliwość wybrania towaru i jego załadowania.

Dzięki innowacyjnej koncepcji zorientowanej na klienta został wyeliminowany problem braku miejsc parkingowych i wielokrotnego przeładowywania ciężkiego ładunku. Tuż przy wyjeździe znajduje się także kasa, dzięki czemu klient może szybko uregulować należność, oszczędzając czas. Bauhaus wdrożył w 1960 r. innowacyjną koncepcję sprzedaży, która w krótkim czasie opanowała z sukcesem cały niemiecki rynek. Idea ta opiera się na samoobsługowej sprzedaży materiałów budowlanych dla różnych branż. Pierwszy market tego typu otwarto w Mannheim, a ok. 30 lat później we Flensburgu świętowano otwarcie setnego takiego centrum. Pierwszy obiekt Bauhaus miał powierzchnię 250 m<sup>2</sup>, podczas gdy (dla porównania) nowe centrum w Berlinie – Kurfürstendamm działa na 21300 m<sup>2</sup> powierzchni podstawowej brutto. ◀

# Wyniki potwierdzają trafność decyzji

Ponad 900 tys. m<sup>2</sup> wynajętych, 97 tys. m<sup>2</sup> zakupionych, 97,5 tys. m<sup>2</sup> w budowie, która ruszyła w 2015 r. i 130 tys. m<sup>2</sup> ukończonych – oto bilans Prologis Inc. w pierwszej połowie 2015 r. w Europie Środkowo-Wschodniej (CEE).

**P**rologis działa aktywnie w pięciu krajach w CEE z portfolio 4,3 mln m<sup>2</sup>, a prowadzona polityka zaowocowała tym, że jest największym właścicielem i zarządcą obiektów dystrybucyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej (stan na 30 czerwca 2015 r.).

- ▶ Westgate Park Rudna o powierzchni 28 tys. m<sup>2</sup> (jeden budynek) wraz z 14 hektarami gruntu pod zabudowę, które zostały włączone do sąsiadującego parku dystrybucyjnego Prologis Park Prague-Rudna, oddalonego 20 kilometrów od stolicy Czech.

tów magazynowych o łącznej powierzchni 130 tys. m<sup>2</sup>:

- ▶ 32 100 m<sup>2</sup> w Prologis Park Prague-Airport dla firmy Červa, hurtowego dostawcy osobistego sprzętu ochronnego;
- ▶ 31 730 m<sup>2</sup> w Prologis Park Prague-Jirny dla Mall.cz, internetowego sklepu oferującego towary codziennego użytku i sprzęt elektroniczny;
- ▶ 30 000 m<sup>2</sup> powierzchni spekulacyjnej w Prologis Park Prague-Airport;
- ▶ 23 600 m<sup>2</sup> powierzchni spekulacyjnej w Prologis Park Bratislava, która jest już w 100 procentach wynajęta;
- ▶ 12 350 m<sup>2</sup> dla dostawcy usług motoryzacyjnych w Prologis Park Prague-Jirny.

## Nowe inwestycje

Prologis CEE rozpoczął budowę czterech budynków spekulacyjnych i obiektu BTS o łącznej powierzchni 97,5 m<sup>2</sup>:

- ▶ 29 000 m<sup>2</sup> na terenie Prologis Park Prague-Jirny dla firmy Globus;
- ▶ 27 650 m<sup>2</sup> na terenie Prologis Park Szczecin;
- ▶ 18 550 m<sup>2</sup> na terenie Prologis Park Wrocław V;
- ▶ 16 430 m<sup>2</sup> na terenie Prologis Park Bratislava;
- ▶ 5 885 m<sup>2</sup> na terenie Prologis Park Bratislava.

## Umowy najmu

Od początku stycznia do końca czerwca 2015 r. Prologis wynajął w Europie Środkowo-Wschodniej ponad 905 tys. m<sup>2</sup>, o 10% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Firma podpisała nowe umowy najmu obejmujące 324 tys. m<sup>2</sup> i przedłużyła umowy o łącznej powierzchni prawie 411 tys. m<sup>2</sup>. Pozostała część to umowy krótkoterminowe.

## Ukończone inwestycje

W regionie Europy Środkowo-Wschodniej Prologis oddał do użytku pięć obiektów

**Trafność decyzji inwestycyjnych potwierdza wolumen wynajętej przez nas powierzchni na poziomie niemal miliona metrów kwadratowych, wysokie wskaźniki wynajęcia portfolio na poziomie 93,1% oraz utrzymania klienta na poziomie 86,3%.**

## Transakcje kupna

Prologis w pierwszej połowie roku w Europie Środkowo-Wschodniej kupił sześć budynków o łącznej powierzchni ponad 97 tys. m<sup>2</sup>. Transakcje obejmują:

- ▶ M1 Business Park o powierzchni 69 105 m<sup>2</sup> (pięć budynków), którego nazwa została zmieniona na Prologis Park Budapest M1. Położony jest 23 km na zachód od centrum Budapesztu;



Prologis rozpoczął budowę dla firmy Globus na terenie Prologis Park Prague-Jirny



W I połowie roku Prologis zakupił Westgate Park Rudna od Europa Capital



Nowy obiekt w Prologis Park Prague-Airport



W parku Prologis Park Budapest-Sziget budynek otrzymał najwyższą ocenę w zakresie zrównoważonego rozwoju

Na koniec pierwszej połowy roku współczynnik wynajęcia portfolio Prologis CEE wyniósł 93,1%, bez obiektów będących obecnie w budowie.

Nowe kluczowe umowy najmu: to

- ▶ 48 800 m<sup>2</sup> nowej oraz dodatkowej powierzchni w Prologis Park Prague-Jirny z firmą Globus;
- ▶ 26 500 m<sup>2</sup> w Prologis Park Poznań II z firmą z branży e-commerce;
- ▶ 15 900 m<sup>2</sup> w Prologis Park Budapest M1 z producentem urządzeń elektronicznych;
- ▶ 12 550 m<sup>2</sup> w Prologis Park Poznań II z Solid Logistics,
- ▶ 12 000 m<sup>2</sup> w Prologis Park Stenovice z firmą Borgers.

– Pierwsza połowa roku była dla Prologis CEE bardzo owocna. Skupiliśmy się

na wzmocnieniu naszego portfolio w oparciu o strategiczne inwestycje zakupowe jak i deweloperskie na rynkach, gdzie brakuje nowoczesnej powierzchni magazynowej – powiedział Ben Bannatyne, dyrektor regionalny Prologis w Europie Środkowej i Wschodniej. – Trafność decyzji inwestycyjnych potwierdza wolumen wynajętej przez nas powierzchni na poziomie niemal miliona metrów kwadratowych, wysokie wskaźniki wynajęcia portfolio na poziomie 93,1% oraz utrzymania klienta na poziomie 86,3%. Cieszymy się, że nasi klienci mają zaufanie zarówno do jakości naszych usług, jak i lokalizacji oraz planu zagospodarowania przestrzennego naszych parków – dodał. ◀

EH

## Z udziałem CAT Cargo Logistics Relokacja Volkswagen Group Polska do nowego centrum dystrybucyjnego

W ramach zacieśniania współpracy w obszarze obsługi logistycznej Volkswagen Group Polska, CAT LC Polska – jeden z wiodących międzynarodowych operatorów logistycznych – zorganizował przeprowadzkę swojego klienta. Przenosiny z dotychczasowych magazynów części oryginalnych VGP w Sadach oraz w Poznaniu do nowego obiektu w Komornikach rozpoczęły się w lutym 2015 r.

Magazyn w Komornikach to nowoczesne centrum dystrybucyjne oryginalnych części i akcesoriów Volkswagen Group Polska (wszystkich marek tj. Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Volkswagen Użytkowe i Porsche), będące w pierwszej dziesiątce największych inwestycji wg powierzchni magazynowej w Polsce, zajmujące powierzchnię 30 tys. m<sup>2</sup>.

W ramach relokacji CAT Cargo Logistics zrealizował dla Volkswagen

Współpraca obu firm jest kontynuowana od marca 2011 roku, a obejmuje kompleksowe usługi dystrybucyjne jak dostawy w systemie nocnym i dziennym oraz również dostawy ekspresowe tego samego dnia.

CAT LC Polska jest operatorem logistycznym należącym do międzynarodowego koncernu Groupe CAT, obecnego na rynku od ponad 50 lat. W Polsce obsługuje klientów od 1994 r. oferując kompleksowe usługi logistyczne w zakresie dystrybu-



Dopełnieniem oferty są produkty firmowe: TopCAT – dostawy najwyższego priorytetu oraz BikeCAT – dedykowane rozwiązania dla logistyki jednośladow. Kapitał doświadczeń Groupe CAT i dwie dekady dynamicznego rozwoju firmy w Polsce, umożliwiły CAT Cargo Logistics osiągnięcie pozycji lidera logistyki dla branży motoryzacyjnej i przemysłowej, z powodzeniem wykorzystywanej do rozwoju współpracy z klientami z innych branż i segmentów rynku. ◀

**W ramach relokacji CAT Cargo Logistics zrealizował dla Volkswagen Group Polska dedykowane transporty wg harmonogramu ustalonego z klientem – obejmujące zarówno dostawy w tygodniu roboczym oraz w weekendy.**

Group Polska dedykowane transporty wg harmonogramu ustalonego z klientem – obejmujące zarówno dostawy w tygodniu roboczym oraz w weekendy.

cji krajowej przesyłek, międzynarodowej i krajowej spedycji ładunków częściowych i całopojazdowych, a także obsługi magazynowej.

# Leasing na ścieżce wzrostu

Wyniki ogłoszone przez Związek Polskiego Leasingu po I półroczu tego roku pokazują, że branża leasingowa ma się całkiem dobrze dzięki sfinansowaniu aktywów o łącznej wartości niemal 24 mld zł. Osiągnięte wyniki potwierdzają, że obok kredytu leasing jest głównym, zewnętrznym źródłem inwestycji pracujących w gospodarce, a jego znaczenie w finansowaniu inwestycji w Polsce systematycznie rośnie.

Związek Polskiego Leasingu, reprezentujący 90% rynku leasingu w Polsce, podał że branża w I półroczu 2015 r. odnotowała 13,2% wzrost wartości nowych kontraktów. A w I kwartale jeszcze nie było tak dobrze, gdyż dynamika wzrostu na jego koniec wynosiła zaledwie 3%. Wzrost w II kwartale był znacznie lepszy i wynosił 22%. Przez pierwsze sześć miesięcy roku polscy przedsiębiorcy sfinansowali aktywa o łącznej wartości niemal 24 mld zł. Wyniki pierwszego półrocza wskazują na wzrost we wszystkich raportowanych grupach.

*– Polski rynek leasingu rozwija się systematycznie od lat. Po 21,3% wzroście i wartości nowych umów na poziomie 42,8 mld na koniec 2014 r., firmy leasingowe w pierwszym półroczu br. wypracowały 13,2% wzrost odnoszący się do 24 mld wartości transakcji. Oczekujemy, że na koniec roku, zrównoważony wzrost gospodarczy w dalszym ciągu będzie pozytywnie wpływał na wyniki polskiej branży leasingowej – powiedział Wojciech Rybak, przewodniczący Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu.*

Warto dodać, że – jak podała Leaseurope, organizacja reprezentująca 91% europejskiego rynku leasingu – w 2014 r. (nie ma jeszcze danych za I półrocze 2015 r.) europejski rynek leasingu

osiągnął rekordową wartość 276 miliardów euro inwestycji sfinansowanych, przy 9,5% wzroście w stosunku do 2013 r. Jest to najlepszy wynik wzrostowy ogłoszony przez sektor leasingowy od 2007 r. Polska w tym rankingu znalazła się na siódmej pozycji wśród państw europejskich – za rynkiem brytyjskim, niemieckim, francuskim i włoskim – przy łącznej wartości transakcji na poziomie ponad 10 miliardów euro. Odnotowała również ponad 2 razy szybsze tempo wzrostu w stosunku do roku poprzedniego, wynoszące 21,3% i wzrost udziału w rynku europejskim, który zwiększa się z roku na rok.

**Związek Polskiego Leasingu, reprezentujący 90% rynku leasingu w Polsce, podał że branża w I półroczu 2015 r. odnotowała 13,2% wzrost wartości nowych kontraktów. Po 3% dynamice na koniec I kwartału wypracowano dalszy, 22% wzrost w II kwartale.**

osiągnął rekordową wartość 276 miliardów euro inwestycji sfinansowanych, przy 9,5% wzroście w stosunku do 2013 r. Jest to najlepszy wynik wzrostowy ogłoszony przez sektor leasingowy od 2007 r. Polska w tym rankingu znalazła się na siódmej pozycji wśród państw europejskich – za rynkiem brytyjskim, niemieckim, francuskim i włoskim – przy łącznej wartości transakcji na poziomie ponad 10 miliardów euro. Odnotowała również ponad 2 razy szybsze tempo wzrostu w stosunku do roku poprzedniego, wynoszące 21,3% i wzrost udziału w rynku europejskim, który zwiększa się z roku na rok.

## Instrumenty finansowe i struktura rynku

Leasing jest kluczowym instrumentem finansowym oferowanym przez firmy raportujące do Związku Polskiego Leasingu. Tą drogą sfinansowano w tym roku 83,8% wszystkich aktywów. Pozostałą część stanowią aktywa ruchome sfinansowane przy udziale pożyczki (16,4%).

Struktura łącznego rynku finansowania pozostaje w miarę zrównoważona. Pojazdy osobowe, dostawcze i ciężarowe do 3,5 tony stanowią 36,8% inwestycji, maszyny i urządzenia (w tym IT) – 33,4%, transport ciężki – 26,1%, a nieruchomości – 3%. Firmy korzystające z pożyczki finan-

**Firmy raportujące do ZPL leasingiem sfinansowały w tym roku 83,8% wszystkich aktywów. Pozostałą część stanowią aktywa ruchome sfinansowane przy udziale pożyczki (16,4%).**

Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej, którą zanotowano w dniu 30 czerwca w kwocie 80,4 mld zł jest porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (97,5 mld zł wg stanu na 30.06.2015).



sują nią głównie maszyny (73% udział), a w dalszej kolejności pojazdy (23,5%). Wśród maszyn finansowanych pożyczką przeważają maszyny rolnicze (66,4% udział). Popularność pożyczki wśród rolników wynika z faktu nierozliczania się przez tę grupę z tytułu podatku dochodowego i nie rozliczania VAT-u.

Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej, którą zanotowano w dniu 30 czerwca w kwocie 80,4 mld zł (72,6 mld zł dla ruchomości i 7,8 mld zł dla nieruchomości), jest porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (97,5 mld zł wg stanu na 30.06.2015). Tak więc leasing to wciąż główne, obok kredytu, zewnętrzne źródło finansowania inwestycji pracujących w gospodarce. Wartość aktywnego portfela branży leasingowej w ciągu ostatnich 12 miesięcy wzrosła o 14%, zwiększając się w tym okresie o 9,8 mld zł. Dane NBP o podaży pieniądza wskazują na stabilizację dynamiki akcji kredytowej banków w obszarze inwestycji. W ciągu ostatnich 12 miesięcy saldo kredytów inwestycyjnych zwiększyło się w bankach o 8,8%.

## Rynek pojazdów OSD

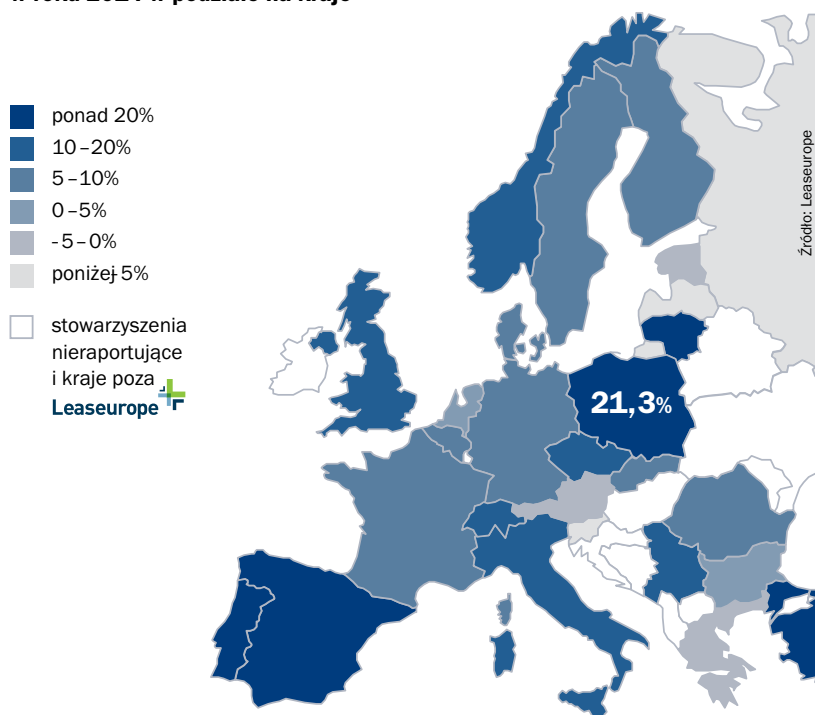
Największy udział w rynku leasingu w dalszym ciągu stanowią transakcje dotyczące pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych do 3,5 tony (36,8%), a stanowią także główną siłę napędową rozwoju europejskiego rynku leasingu. W Polsce przy pomocy firm leasingowych, w I półroczu br. ich klienci sfinansowali nowe i używane pojazdy o łącznej wartości 8,77 mld zł.

W pierwszym kwartale tego roku jednak odnotowano niską dynamikę (-7,5% r/r), a wpływ na nią miały jednorazowe czynniki oddziaływujące w 2014 r., takie jak tzn. „okienko kratkowe” w przypadku pojazdów osobowych oraz lista derogacyjna dla pojazdów ciężarowych z normą Euro 5. Aktualne, realne zainteresowanie przedsiębiorstw finansowaniem udzielanym przez firmy leasingowe odzwierciedla dynamika II kwartału. W tym czasie zaznaczyło się wyraźne odbicie na rynku pojazdów lekkich. Segment rośnie dzięki pojazdom osobowym (+40,3% r/r za I półrocze), co wynika z korzystnych przepisów dla leasingu aut z segmentu premium i znajduje odzwierciedlenie w rosnącej liczbie rejestracji pojazdów na potrzeby firm.

Dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego za CEP (MSW) dotyczące nowych rejestracji, pokazują że w I półroczu firmy leasingowe, CFM (Car Fleet Management) oraz RC (Rent a Car) zareje-

## Roczny wzrost wartości transakcji leasingu w roku 2014 w podziale na kraje

## EUROPA 2014



W I półroczu branża leasingowa wypracowała stabilny rozwój finansowania transportu ciężkiego (1,1% wzrost przy wartości aktywów na poziomie 6,22 mld zł), co wynika z odrodzenia w strefie euro (a przez to również naszego eksportu) oraz ze wzrostu popytu krajowego w Polsce

strowały łącznie 43,4% spośród wszystkich zarejestrowanych pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 tony. Największy udział w rejestracjach omawianej kategorii mają firmy (64%). Osoby indywidualne zarejestrowały znacznie mniej pojazdów, bo 36%. Z analizy rejestracji wyłącznie na firmy wynika, że za większością (67%) rejestracji nowych pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 tony stoją firmy z branży leasingowej, firmy sektora CFM i RC.

– Od początku roku obserwujemy wzrost liczby rejestracji nowych pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 tony. W I półroczu 2015 r. zarejestrowano 177,7 tys. (+1,1% r/r) pojazdów osobowych, co stanowiło 88% wszystkich zarejestrowanych samochodów do 3,5 t. Samochodów dostawczych zarejestrowano 24,3 tys. (+17,6% r/r). Wpływ na wyniki rynku miała zarówno poprawa sytuacji gospodarczej, jak też pozytywna ocena koniunktury



W pierwszym półroczu kluczowym motorem wzrostu rynku leasingu były maszyny i urządzenia (w tym IT), głównie ze względu na wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych w firmach

wego w Polsce. Nastroje w branży transportowej pozostają dobre, mimo problemu z płacami minimalnymi w Niemczech.

Dane PZPM wskazują na tendencję wzrostową poziomu rejestracji zarówno w segmencie samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony, autobusów, nacze-  
p, jak i przyczep powyżej 3,5 tony. Po I półroczu udział firm leasingowych, CFM oraz RC w rejestracjach nowych pojazdów cięża-

finansowaniu rynku maszyn pokazują największy udział w tym rynku maszyn rolniczych (28,8%). Maszyny do produkcji tworzyw sztucznych i maszyny do obróbki metalu mają 14% udział w rynku, a sprzęt budowlany ponad 12%. W odniesieniu do rynku maszyn, duże znaczenie mają inwestycje finansowane przy pomocy pożyczki – w ten sposób finansowanych jest 37% łącznej produkcji maszyn w firmach

**Struktura łącznego rynku finansowania pozostaje w miarę zrównoważona. Pojazdy osobowe, dostawcze i ciężarowe do 3,5 tony stanowią 36,8% inwestycji, maszyny i urządzenia (w tym IT) – 33,4%, transport ciężki – 26,1%, a nieruchomości – 3%.**

w handlu detalicznym – stwierdził Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. – Poziom rejestracji nowych pojazdów do 3,5 tony wskazuje, że kluczowymi nabywcami pozostają firmy (64%), przy czym rejestracje na firmy leasingowe/CFM/RC stanowiły 41,9% wszystkich rejestracji w pierwszej połowie 2014 r. oraz 43,4% w pierwszej połowie 2015 r. – dodał.

**Stabilny rozwój finansowania transportu ciężkiego**

W I półroczu br. branża leasingowa wypracowała także stabilny rozwój finansowania transportu ciężkiego (11% wzrost przy wartości aktywów na poziomie 6,22 mld zł), co wynika z odrodzenia w strefie euro (a przez to również naszego eksportu) oraz ze wzrostu popytu krajo-

rowych (powyżej 3,5 tony) był na poziomie 70,9%, udział w rejestracjach nacze-  
p i przyczep (powyżej 3,5 tony) wynosił 64,4%, a udział w rejestracjach nowych autobusów (powyżej 3,5 tony) utrzymywał się na poziomie 33,9%.

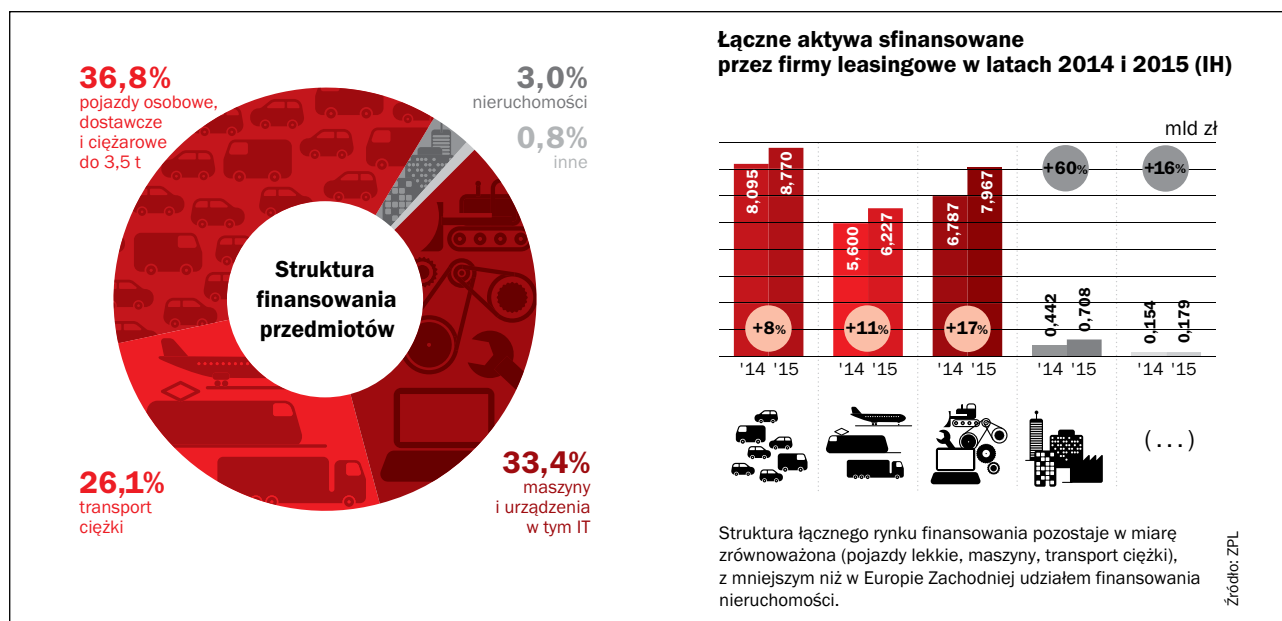
**Maszyny motorem wzrostu rynku leasingu**

W pierwszym półroczu to jednak maszyny i urządzenia (w tym IT), były kluczowym motorem wzrostu rynku leasingu, głównie ze względu na wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych w firmach, stabilny rozwój gospodarki oraz ciągle wysoki popyt inwestycyjny w rolnictwie. W tym segmencie rynku odnotowano 17% wzrost finansowania (r/r) przy wartości aktywów na poziomie 7,96 mld zł. Dane o łącznym

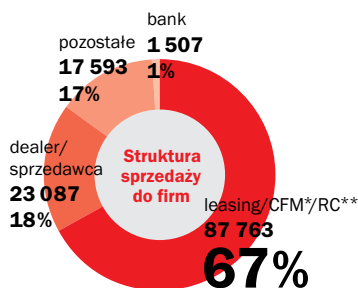
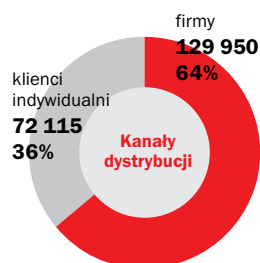
leasingowych, a wśród maszyn finansowanych pożyczką przeważają maszyny rolnicze (66,4% udział). Analitycy ZPL zauważają też, że na całym rynku utrzymuje się wysoka dynamika inwestycji finansowanych przy pomocy pożyczki (+29,2%), co należy łączyć z „domykaniem” inwestycji w rolnictwie z kończącej się perspektywy unijnej 2007-2013 oraz z łatwiejszym dostępem do pożyczki, w porównaniu do subwencji rolniczych.

**Zmiana na rynku nieruchomości**

Branża leasingowa odnotowała także wyraźne odbicie segmentu nieruchomości w II kwartale, kiedy ich wartość wyniosła 73,9% tego co zostało w ten sposób sfinansowane w I półroczu. Wartość nieruchomości wyleasingowanych w I półroczu



## Rejestracje nowych samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t w pierwszej połowie 2015 r.



Rejestracje na firmy leasingowe/CFM\*/RC\*\* stanowią **43,4%** wszystkich rejestracji.

\*car fleet management  
\*\*rent a car  
Źródło: PZPM / CEP (MSW)



Mocnym czynnikiem wzrostu dla segmentu pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 tony będzie wzrost popytu krajowego szacowany na poziomie ok. 4% średniorocznie w okresie projekcji

2015 r. wyniosła 0,71 mld zł, co oznacza 60,1% wzrost w ujęciu rocznym. Wzrost sfinansowanych aktywów wynika z istotnego zwiększenia średniej wartości transakcji, podczas gdy liczba podpisanych umów pozostała praktycznie bez zmian (67 w połowie 2015 r. do 68 w połowie 2014 r.). Średnia wartość transakcji nadal jest wyraźnie niższa niż we wcześniejszych latach (2004-2009), kiedy wynosiła średnio 14,8 mln zł.

zmieni się wartość finansowanych aktywów w III kwartale w odniesieniu do zamkniętego II kwartału – oczekują oni wyższego poziomu finansowania we wszystkich badanych kategoriach środków trwałych, przy czym zdecydowanie najlepsze perspektywy widzą dla finansowania maszyn i IT. Niższego wzrostu oczekują w przypadku finansowania pojazdów lekkich oraz transportu ciężkiego, a najmniejszą poprawę prognozują dla sektora nieruchomości.

zany z odbudową gospodarki strefy euro (wzrost PKB o 1,8% r./r. wg EBC) i prognozowaną dynamiką eksportu krajowego, w tym do Niemiec. MiLoG w Niemczech i działania protekcjonistyczne w innych krajach (Francja, Rosja, Norwegia) umiarkowanie negatywnie przełożą się na wielkość świadczonych usług transportowych.

Dynamika finansowania maszyn będzie skorelowana z przedstawionym scenariuszem rozwoju polskiej gospodarki.

## Wartość aktywnego portfela branży leasingowej w ciągu ostatnich 12 miesięcy wzrosła o 14% zwiększając się w tym okresie o 9,8 mld zł.

Jednak finansowanie nieruchomości to wciąż „niszowy” obszar działalności firm leasingowych – w I półroczu br. umowy zawarło 10 firm zrzeszonych w ZPL, o dwie mniej niż w całym 2014 r. A w strukturze przedmiotowej rynku nieruchomości dominują obiekty biurowe (43%) oraz hotele i obiekty rekreacyjne (38). Struktura rynku nieruchomości jest znacznie mniej zrównoważona niż w dwóch ostatnich latach.

### Wyniki badania koniunktury branży leasingowej

Związek Polskiego Leasingu po raz kolejny opublikował wyniki badania koniunktury branży leasingowej, zrealizowanego wśród osób odpowiedzialnych za sprzedaż w firmach leasingowych. Dane dotyczą oceny mijającego okresu oraz prognozowanych trendów w kolejnym kwartale. Ankietowane firmy oczekują stabilizacji jakości portfela leasingowego, nieznacznie wzrostu poziomu zatrudnienia oraz dodatniej dynamiki dla nowej produkcji w III kwartale br. Specjaliści branży prognozując jak

### Prognoza na koniec 2015 r.

Na koniec 2015 r. branża leasingowa oczekuje wzrostu na poziomie 15,5%. Według dyrektora ds. statystyki i monitorowania rynku ZPL Marcina Nieplowicza dynamika rynku leasingu w 2015 r. będzie zgodna z oczekiwanym wzrostem inwestycji prywatnych, szacowanym przez Związek Polskiego Leasingu na 9,6%. Zrównoważony wzrost gospodarczy będzie wspierał inwestycje firm. Branża leasingowa oczekuje przyspieszenia rejestracji nowych aut osobowych z 326 tys. w 2014 r. do ponad 330 tys. w br., w dużej mierze dzięki leasingowi aut z segmentu premium. Na wyniki branży leasingowej nie wpłynie jeszcze leasing konsumencki, za to widoczny będzie dodatni wpływ odliczenia 50% VAT-u od paliwa dla aut służbowych od 1 lipca. Mocnym czynnikiem wzrostu dla segmentu pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 tony będzie wzrost popytu krajowego szacowany na poziomie ok. 4% średniorocznie w okresie projekcji.

Rozwój rynku finansowania pojazdów ciężarowych w 2015 będzie powią-



Wartość nieruchomości wyleasingowanych w I półroczu 2015 r. wyniosła 0,71 mld zł, co oznacza 60,1% wzrost w ujęciu rocznym

Wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych zwiększy inwestycje firm w parki maszynowe. Spowolnienie wydatkowania funduszy unijnych w II połowie 2015 (domykana jest już poprzednia perspektywa), nie powinno mocno odbić się na wynikach rynku maszyn rolniczych. To dlatego, że finansowanie rynku agro staje się coraz bardziej niezależne od subwencji unijnych. Kontynuacja odbicia na rynku maszyn budowlanych wspierana jest od II półrocza zaliczkowym wydawaniem pieniędzy pod nową perspektywę unijną.

Według prognoz finansowanie nieruchomości pozostanie marginalne w łącznej produkcji firm leasingowych (3% udziału w 2015). ◀

Opr. Elżbieta Haber

# Karty do zadań specjalnych dla branży transportowej

Karty przedpłacone, działające na zasadzie „elektronicznej portmonetki”, ułatwiają firmom transportowym bieżącą działalność, obniżają koszty działalności, umożliwiają dokładną kontrolę firmowych transakcji, podnoszą bezpieczeństwo przedsiębiorstw i kierowców.

**K**arty przedpłacone dla podmiotów branży transportowej to wymierna redukcja operacyjnych kosztów działalności. Rozliczenia bezgotówkowe zastępują droższe i bardziej czasochłonne rozwiązania oparte na utrzymywaniu rozliczeń gotówkowych. Karty można „doładować” dowolną kwotą w euro, funtach lub dolarach amerykańskich, co dodatkowo eliminuje koszty związane z przewalutowaniem i różnicami kursowymi. Przedsiębiorstwo może również szybko przelać niewykorzystane przez pracowników środki na poczet realizacji następnych zleceń, co zapewnia firmie sprawność działania

Potwierdza to Jan Kusiek, prezes Transbud Nowa Huta S.A. – *Z kart przedpłaconych Banku Millennium korzystamy od niedawna. Zauważyliśmy, że dzięki temu rozwiązaniu udało się usprawnić proces za-*

sytuacjach istnieje możliwość natychmiastowego zablokowania karty oraz ewentualnego wycofania środków z jej rachunku. Korzystanie z kart pre-paid zwiększa też poczucie bezpieczeństwa kierowców – nie

**Karty można „doładować” dowolną kwotą w euro, funtach lub dolarach amerykańskich, co dodatkowo eliminuje koszty związane z przewalutowaniem i różnicami kursowymi.**

*rzadzania środkami w przedsiębiorstwie. Nie musimy już wydawać pracownikom zaliczek gotówkowych, co pozwala zaoszczędzić czas i ograniczyć koszty.*

*– W związku z tym, że karty pre-paid Banku Millennium nie są imienne możemy je przekazać dowolnym kierowcom wedle własnego uznania. W nagłych sytuacjach, takich jak kolizja drogowa czy awaria samochodu, możemy błyskawicznie, za pośrednictwem bankowości internetowej doładować kartę danego pracownika, dzięki czemu niezbędne środki są mu natychmiast udostępnione – dodaje Dawid Kalinowski, prezes Euro Finance Sp. z o.o.*

muszą mieć przy sobie często znacznych sum w gotówce. W przypadku nagłej potrzeby otrzymują dostęp do odpowiedniej kwoty środków. Dodatkowo posiadają bieżący wgląd do informacji o saldzie i wykonanych transakcjach. W niespodziewanej sytuacji firma może też błyskawicznie doładować kartę, gdy konieczne jest poniesienie wydatków, związanych choćby z awarią samochodu.

## Szybkość i wygoda

Karty pre-paid w Banku Millennium nie są powiązane z rachunkiem firmy transportowej, ani z kontem bankowym kierowcy. Dlatego mogą z nich korzystać nie tylko klienci Banku Millennium – także klienci leasingujący pojazdy z Millennium Leasing - wystarczy, że posiadają rachunek rozliczeniowy w Banku Millennium. Zaletą nie do przecenienia w branży transportowej jest możliwość realizowania płatności viaTOLL, opłat za przejazd autostradami w kraju i za granicą oraz za rezerwację hotelu za pośrednictwem Internetu.

## Bezpieczeństwo płatności

Karty zwiększają też – w wielu aspektach – poziom bezpieczeństwa w biznesie transportowym. Po pierwsze gwarantują stały dostęp do firmowej gotówki, wolny od ryzyka kradzieży, falsyfikacji czy pomyłki rozliczeniowej. Po drugie, firma przewoźowa może kontrolować transakcje, a także zdefiniować indywidualnie dopasowane codzienne i miesięczne limity. W trudnych

**Karty pre-paid w Banku Millennium nie są powiązane z rachunkiem firmy transportowej, ani z kontem bankowym kierowcy. Dlatego mogą z nich korzystać nie tylko klienci Banku Millennium.**



*Karty przedpłacone dla podmiotów branży transportowej to wymierna redukcja operacyjnych kosztów działalności. Rozliczenia bezgotówkowe zastępują droższe i bardziej czasochłonne rozwiązania oparte na utrzymywaniu rozliczeń gotówkowych*

i zwiększa jej płynność finansową. – *Z naszych doświadczeń wynika, że klienci wprowadzający karty pre-paid, szybko przekonują się do nowego rozwiązania. Doceniają zwłaszcza redukcję kosztów związanych z wymianą walut i obsługą kasową zaliczek oraz dostęp do szczegółowych zestawień wydatków w internecie lub aplikacji mobilnej – mówi Marta Postek, kierująca Wydziałem Bankowości Transakcyjnej w Banku Millennium.*



### Własna karta specjalna

W Banku Millennium na kartach pre-paid dla branży transportowej można umieścić także logo firmy oraz wybrać indywidualny projekt graficzny. W ten sposób karty przedpłacone stają się częścią skutecznego przekazu marketingowego przewoźnika – logo jest eksponowane za każdym razem, gdy kierowca dokonuje płatności. Można na niej również umieścić inne użyteczne informacje, takie jak chociażby numer NIP czy numer rejestracyjny pojazdu, dzięki czemu w łatwy sposób kierowca może z nich korzystać.



*Korzystanie z kart pre-paid zwiększa poczucie bezpieczeństwa kierowców – nie muszą mieć przy sobie często znacznych sum w gotówce. W przypadku nagłej potrzeby otrzymują dostęp do odpowiedniej kwoty środków*

### Wniosek o kartę online

Karty przedpłacone można zamówić w dowolnym momencie w systemie transakcyjnym banku, bez konieczności wizyty w oddziale. Przygotowanie wniosku o nową kartę jest tak proste, jak wysłanie

przelewu. Szybsze procesowanie pozwala zredukować czas oczekiwania na przygotowanie kart, co oznacza dużą oszczędność czasu. Po złożeniu wniosku karty przesyłane są na wskazany przez klienta adres. ◀

RR

PL LOG 2015  
 KONGRES MENEDŻERÓW  
 ZARZĄDZANIA  
 ŁAŃCUCHEM DOSTAW

**Afrykański kontrakt – logistyczne wyzwania, ryzyka i dobre praktyki**

**Pod honorowym patronatem Ministerstwa Gospodarki**

**22-23. października 2015**

**Double Tree by Hilton ul. Skalnicowa 21**

**WARSZAWA**



Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki  
 ul. Rakowiecka 41/8, 02-521 Warszawa

[www.psml.pl](http://www.psml.pl)

# Dokumentowanie zdolności finansowej – stary porządek i nowe problemy

Wejście w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. wprowadziło w 2012 r. dość spory chaos przy ubieganiu się o licencje transportowe na wykonywanie drogowego przewozu towarów i o wypisy z aktualnych licencji. A to za sprawą zdolności finansowej, która miała być już dokumentowana według nowych zasad. Środowisko transportowe aż ponad półtora roku musiało czekać na zmianę tego stanu rzeczy.

Znowelizowana ustawa o transporcie drogowym, która weszła w życie z dniem 15 sierpnia 2013 r., wprowadziła sporo ułatwień w dokumentowaniu zdolności finansowej przy ubieganiu się o licencje, ale czy aby na pewno?

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, od 4 grudnia 2011 r. wprowadziło dla całej Unii Europejskiej szczegółowe uregulowania dotyczące m. in. dokumentowania przez przewoźników zdolności finansowej. Pomimo, iż kwestia ta była uregulowana w ustawie o transporcie drogowym, nowe unijne przepisy musiały być formalnie wprowadzone do polskiego systemu prawnego. Ustawa o transporcie drogowym została już w 2011 r. znowelizowana i zaczęła obowiązywać od 01 stycznia 2012 r. Ponieważ rozporządzenie w art. 7 ust. 1. przewidywało dokumentowanie zdolności finansowej rocznym sprawozdaniem finansowym, GITD i starostwa zaczęły wymagać od przewoźników, aby w ten sposób

wykazywali swoją zdolność finansową. Takie podejście wywołało dość duże niezadowolenie środowiska transportowego, gdyż pozbawiło większość przewoźników możliwości uzyskania zezwoleń, licencji i wypisów z licencji. Do dyskusji aktywnie włączyły się stowarzyszenia i eksperci

z kancelarii Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski Radcowie Prawni Spółka Partnerska ze Szczecina, wycofały się z tego, nie pozostawiając niektórym przewoźnikom żadnego wyboru, a niektórych wręcz pozbawiając możliwości uzyskania licencji transportowej, czy wypisów z licencji.

**W połowie 2012 r. powstała lukę wypełnił nowy na rynku ubezpieczeniowym produkt, jakim było ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika. GITD uznał ten produkt za zgodny z wymogami rozporządzenia.**

transportowi, a GITD oraz starostwa zaczęły wydawać licencje i wypisy w oparciu o posiadane przez przewoźników polisy OCP, a nawet auto-casco. Jednakże po uzyskaniu opinii prawnej, przygotowanej w kwietniu 2012 r. przez dr Krzysztofa Wesołowskiego i dr Daniela Dąbrowskiego

W połowie 2012 r. powstała lukę wypełnił nowy na rynku ubezpieczeniowym produkt, jakim było **ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika**. GITD uznał ten produkt za zgodny z wymogami rozporządzenia, zatem przewoźnicy mieli już narzędzie pozwalające na uzyskiwanie licencji i wypisów. Ustawa o transporcie drogowym została ponownie znowelizowana w 2013 r. i ustawodawca dał możliwość dokumentowania zdolności finansowej polisami OC zawodowej przewoźnika (zobacz: art. 7b. ust. 1. ustawy). Organy wydające licencje i wypisy, nie miały już w tym zakresie żadnych wątpliwości, a środowisko transportowe odetchnęło z ulgą. Minęły zaledwie dwa lata i temat powrócił. Jak wynika z artykułu Piotra Szymaniaka pt. „Unia zbada polską fikcję”, który ukazał się w Dzienniku Gazeta Prawna, nr 157 z 14.08.2015 r., Komisja Europejska zainteresowała się procedurami dotyczącymi potwierdzania sytuacji finansowej przez polskich przewoźników drogowych. Według Piotra Popy, rzecznika Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, na którego powołuje się autor artykułu, pytania dotyczyły dokumentów służących ocenie zdolności finansowej. Póki co nic z tego nie wynika, ale ...w najbliższym czasie możemy się spodziewać kolejnej kłody pod kołami polskich przewoźników.



Ustawa o transporcie drogowym została znowelizowana w 2011 r. i zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2012 r. Ponieważ rozporządzenie w art. 7 ust. 1. przewidywało dokumentowanie zdolności finansowej rocznym sprawozdaniem finansowym, GITD i starostwa zaczęły wymagać od przewoźników, aby w ten sposób wykazywali swoją zdolność finansową



## 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.

## Dokumentowanie zdolności finansowej – kwestie do rozstrzygnięcia

Nasz ustawodawca w noweli ustawy o transporcie drogowym z 2013 r. uwzględnił wszystkie postulaty zgłaszane przez środowisko TSL i dał wyraz solidarności ze środowiskiem transportowym. Ale czy w kwestii dokumentowania zdolności finansowej nie dostosował zbyt nowych przepisów do realiów panujących w naszym kraju? Czy pozostały one w zgodzie z rozporządzeniem? I czy aby przed nowelizacją ustawy nie powinien poprosić Komisję Europejską o komentarz do niektórych przepisów rozporządzenia? Znowelizowana ustawa, podobnie jak samo rozporządzenie 1071/2009, nie rozstrzygnęły wielu kwestii, w tym m. in. dotyczącej przepisu wynikającego z art. 7. ust. 2. rozporządzenia:

*– W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.*

Co według unijnego ustawodawcy oznacza „gwarancja za przedsiębiorstwo”,

tego nie wyczytamy ani z rozporządzenia, ani też z naszych przepisów. Nie jest tajemnicą, że w odniesieniu do należności



*Wobec różnych opinii, MIIR może uznać stosowane rozwiązania, jak polisy OC zawodowej przewoźnika i gwarancje bankowe, za niezgodne z wymogami określonymi w rozporządzeniu nr 1071/2009. To mogłoby spowodować, że przewoźnicy straciliby możliwość dokumentowania zdolności finansowej na dotychczasowych zasadach i mieliby problem z uzyskiwaniem zezwoleń, licencji i wypisów*

pieniężnych pobieranych przez władzę publiczną brakuje jednoznacznego określenia procedury z tym związanej i instytucji ma-

terialnoprawnych, np. zabezpieczeń. Nie dziwi zatem fakt, że zarówno GITD, jak również starostwa uznały ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika za zabezpieczenie spełniające wymogi określone w art. 7. ust. 2. rozporządzenia. **Czy poprzez zawarcie takiego ubezpieczenia towarzystwo ubezpieczeniowe faktycznie daje jakkolwiek gwarancję za przedsiębiorstwo?** Zdaniem ekspertów zajmujących się transportem, na których powołuje się w swoim artykule Piotr Szymaniak, taka polisa stanowi – kwit bez pokrycia, który ma służyć jedynie do uzyskania licencji” i dlatego takie... gwarancje są fikcją. Ich zdaniem to samo jest z gwarancjami bankowymi, które są wystawiane na GITD i starostwa, co znacznie ogranicza ich zastosowanie. Zdaniem ekspertów – *Akceptacja tego stanu rzeczy powoduje, że na*

*rynku jest dużo firm, które nie mają zdolności finansowej wymaganej przez unijne przepisy.*

Skoro jednak Komisja Europejska zadała pytania, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju będzie zmuszone udzielić stosownych odpowiedzi. Obawy może jednak budzić fakt, że wobec tego typu opinii, Ministerstwo może uznać stosowane rozwiązania, jak np. polisy OC zawodowej przewoźnika i gwarancje bankowe, za niezgodne z wymogami określonymi w rozporządzeniu nr 1071/2009. To mogłoby

**Ustawa o transporcie drogowym została ponownie znowelizowana w 2013 r., gdzie ustawodawca dał możliwość dokumentowania zdolności finansowej polisami OC zawodowej przewoźnika (zobacz: art. 7b. ust. 1. ustawy).**

spowodować, że przewoźnicy straciliby możliwość dokumentowania zdolności finansowej na dotychczasowych zasadach (polisami OC zawodowej i gwarancjami bankowymi) i mieliby problem z uzyskiwaniem zezwoleń, licencji i wypisów. W tym zakresie wróciłibyśmy do stanu z pierwszego półrocza 2012 r.

### Ubezpieczenie jako metoda dokumentowania zdolności finansowej

Zgodnie z art. 7. ust. 2. rozporządzenia 1071/2009 w polskojęzycznej wersji – *...właściwy organ może zgodzić się lub wymagać,*



Zgodnie z art. 7. ust. 2. rozporządzenia 1071/2009, właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak (...) ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej

*aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak (...) ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej...* Użyte w wersjach zagranicznych określenia: *Berufshaftpflichtversicherung, assurance en*

*responsabilité professionnelle, czy professional liability insurance, również wskazują na taki rodzaj ubezpieczenia. Unijny ustawodawca nie podpowiedział jednak, o jakie ubezpieczenie tak naprawdę chodzi.*

Polski rynek ubezpieczeniowy do czasu wprowadzenia unijnych regulacji nie

stworzył produktu, jaki by spełniał wymogi rozporządzenia. Istniały wprawdzie ubezpieczenia OC zawodowej, jednak były one adresowane do innych grup zawodowych. Były też ubezpieczenia OC z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej

## Nasz ustawodawca w noweli ustawy o transporcie drogowym z 2013 r. uwzględnił wszystkie postulaty zgłaszane przez środowisko TSL i dał wyraz solidarności ze środowiskiem transportowym.

i posiadania mienia dedykowane przedsiębiorcom, ale asekurowały jedynie odpowiedzialność cywilnoprawną i zazwyczaj nie obejmowały ryzyk transportowych. Z powyższych powodów ubezpieczenia te nie mogłyby być stosowane przy dokumentowaniu przez przewoźników zdolności finansowej. Wreszcie produktem jaki był dedykowany wyłącznie przedsiębiorstwom transportowym było ubezpieczenie OC przewoźnika, które zdaniem wielu ekspertów było ubezpieczeniem odpowiedzialności zawodowej przewoźnika. W oparciu o takie ubezpieczenie, w pierwszym półroczu 2012 r. GITD oraz starostwa zaczęły wydawać licencje i wypisy. Po opinii prawnej z kwietnia 2012 r. jednak się z tego wycofały. W połowie 2012 r. kilku ubezpieczycieli wprowadziło ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika, które GITD uznał za zgodne z wymogami rozporządzenia. Czy wprowadzone ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika gwarantuje jakąkolwiek ochronę, czy też służy jedynie spełnieniu wymogów rozporządzenia 1071/2009?

### Ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika – gwarancja czy fikcja?

Zgodnie z warunkami ubezpieczeń OC zawodowej przewoźnika, stosowanych przy dokumentowaniu zdolności finansowej w trybie ww. rozporządzenia, polscy ubezpieczyciele udzielają ochrony ubezpieczeniowej w razie zaistnienia zobowiązania finansowego, wynikającego z faktu wykonywania przez nich działalności gospodarczej w zakresie przewozu drogowego. Pokrywają zatem zobowiązania finansowe przewoźników, a nawet zaspokajają wysunięte wobec nich roszczenia finansowe. Zakres udzielanej ochrony nie jest jednak nieograniczony. Ubezpieczyciele nie ponoszą bowiem odpowiedzialności za roszczenia i zobowiązania jeżeli:

1. nie pozostają one w związku z jego odpowiedzialnością jako przewoźnika drogowego osób lub rzeczy, w myśl przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.,

**W odniesieniu do należności pieniężnych pobieranych przez władzę publiczną brakuje jednoznacznego określenia procedury z tym związanej i instytucji materialnoprawnych, np. zabezpieczeń.**

2. wynikają z działalności przewozowej prowadzonej bez odpowiedniego zezwolenia lub licencji uprawniających przewoźnika do wykonywania przewozów,
3. powstały w związku z bezprawnym użytkowaniem pojazdu przez przewoźnika lub osoby za które on ponosi odpowiedzialność,
4. powstały w związku z użyciem pojazdu przez osoby nieuprawnione, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności,
5. zostały wysunięte przez małżonka przewoźnika, ich wstępnych, zstępnych i rodzeństwa oraz powinowatych w tej samej linii lub stopniu, jak również osób pozostających w stosunku przysposobienia,
6. związane są z uszkodzeniem ciała, rozstrojeniem zdrowia lub śmiercią (szkody osobowe),
7. pozostające w związku z użyciem – bez względu na to, przez kogo – substancji chemicznych, biologicznych, biochemicznych lub fal elektromagnetycznych jako broni stanowiącej zagrożenie powszechne i to bez względu na inne okoliczności współdziałające,
8. pozostają w związku z działaniami wojennymi, wojną domową, rewolucją, powstaniem, rozruchami, rebeliami, jak również terroryzmem, grabieżą, strajkami, aktami sabotażu lub tym podobnymi działaniami noszącymi znamiona siły wyższej,
9. pozostają w związku z procedurą karneatów TIR,
10. wynikają z obowiązku zapłaty jakichkolwiek kar administracyjnych i sądowych oraz innych kar o charakterze pieniężnym, w tym mandatów, kar umownych, jak również odszkodowań o charakterze karnym.

drogowego, jak również pozostających w związku z zawartymi umowami leasingowymi, dla zabezpieczenia których zostało zawarte lub mogło być zawarte osobne ubezpieczenie.

Warunki ubezpieczeń OC zawodowej przewoźnika nie definiują jednak o jakie

Według mojej oceny i wiedzy, przy tego typu konstrukcji umów ubezpieczenia, nie tyle wypłaty są możliwe, ale były już realizowane. Są to jednak przypadki dość rzadkie, a na dodatek przewoźnicy niechętnie ujawniają takie informacje, gdyż świadczą one o ich niewypłacalności. Trudno zatem



*W Niemczech istnieją produkty ubezpieczeniowe, za pomocą których przewoźnicy mogą dokumentować swoją wypłacalność. Ich warunki swoją konstrukcją przypominają polskie gwarancje ubezpieczeniowe, a nie ubezpieczenie OC zawodowej*

zobowiązania finansowe chodzi. Należy zatem uznać, że chodzi o wszelkiego rodzaju zobowiązania, które pozostają w bezpośrednim związku z prowadzoną działalnością transportową, za wyjątkiem tych, które są wyraźnie wyłączone. Ubezpieczenie asekuruje zatem ryzyka nienazwane, co jest charakterystyczne dla produktów stosowanych przez europejskich ubezpieczycieli i staje się standardem również w Polsce. Trudno zatem mówić, że polisa OC zawodowej jest fikcją, gdyż w takim

zgodzić się z oceną ekspertów zaprezentowaną w przywołanym artykule z Gazety Prawnej.

### Ubezpieczenie OC zawodowej w Niemczech

Przedsiębiorstwa w Niemczech posiadają lepszą stabilność finansową, dlatego niemieccy przewoźnicy przy dokumentowaniu zdolności finansowej raczej nie potrzebują rozwiązań stosowanych w Polsce. Wymaganą zdolność mogą bowiem udokumentować stosując standardowe instrumenty finansowe jak np. sprawozdanie finansowe, bilans, czy najnormalniejsza gwarancja bankowa. Istnieją jednak produkty ubezpieczeniowe, za pomocą których przewoźnicy mogą dokumentować swoją wypłacalność. Takim produktem jest np. *kautionsversicherung* (ubezpieczenie depozytów), którego warunki swoją konstrukcją przypominają raczej polskie gwarancje ubezpieczeniowe, niż ubezpieczenie OC zawodowej. Aby jednak uzyskać takie niemieckie *kautionsversicherung* przewoźnik musi wykazać się odpowiednią zdolnością finansową, którą może udokumentować np. sprawozdaniem finansowym. Niemieccy ubezpieczyciele przekonują, że ze względu na niższy poziom zabezpieczeń

## Ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika pokrywają zobowiązania finansowe przewoźników, a nawet zaspokajają wysunięte wobec nich roszczenia finansowe. Zakres udzielanej ochrony nie jest jednak nieograniczony.

Ubezpieczyciele nie pokrywają także zobowiązań płatniczych oraz innych roszczeń finansowych, których zaspokojenie podlega obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, NNW kierowcy i pasażerów pojazdu mechanicznego lub odpowiedzialności cywilnej przewoźnika

ubezpieczeniu miarą poziomu ochrony nie są ryzyka ściśle określone, a ryzyka wszystkie, za wyjątkiem tych, które są wyraźnie wyłączone. To, że prawnicy nie słyszeli jeszcze o przypadkach wypłat odszkodowań z tego ubezpieczenia również nie stanowi miary poziomu ochrony, gdyż to nie oznacza, że takich wypłat nie było.



# Wytyczne dla transportu – wrzesień 2015



MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

## Wytyczna 15/2015

### Czy kierowca pojazdu ciężarowego pracuje w szczególnych warunkach?

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, dla osób urodzonych po 31 grudnia 1948 r. zastosowanie ma *Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych* (t.j. Dz.U. 2015, poz. 965). Informacyjnie należy dodać, że dla osób urodzonych przed tą datą stosuje się *Rozporządzenie z dnia 7 lutego 1983 r. Rady Ministrów w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze* (Dz.U. 1983, Nr 8, poz. 43).

Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (t.j. Dz.U. 2015, poz. 965) w art. 3 definiuje legalnie pojęcie: pracy w szczególnych warunkach (ust. 1), pracy o szczególnym charakterze (ust.3), pracowników wykonujących prace w szczególnych warunkach (ust.4, ust. 6 i 7) oraz pracowników wykonujących pracę o szczególnym charakterze (ust. 5 i 7).

Pracami w szczególnych warunkach w rozumieniu ww. ustawy są prace związane z czynnikami ryzyka, które z wiekiem mogą z dużym prawdopodobieństwem spowodować trwałe uszkodzenie zdrowia, wykonywane w szczególnych warunkach środowiska pracy, determinowanych siłami natury lub procesami technologicznymi, które mimo zastosowania środków profilaktyki technicznej, organizacyjnej i medycznej stawiają przed pracownikami wymagania przekraczające poziom ich możliwości, ograniczony w wyniku procesu starzenia się jeszcze przed osiągnięciem (powszechnego) wieku emerytalnego w stopniu utrudniającym ich pracę na dotychczasowym stanowisku. Natomiast pracami o szczególnym charakterze, zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 3 ust. 3 EmPomU, są prace wymagające szczególnej odpowiedzialności oraz szczególnej sprawności psychofizycznej, których możliwości

należytego wykonywania w sposób niezagrażający bezpieczeństwu publicznemu (w tym zdrowiu lub życiu innych osób) zmniejsza się przed osiągnięciem (powszechnego) wieku emerytalnego na skutek pogorszenia sprawności psychofizycznej, związanego z procesem starzenia się. Wykaz prac o szczególnym charakterze – podobnie jak wykaz prac w szczególnych warunkach – ma charakter wyczerpujący.

Zgodnie z przywołanym załącznikiem nr 2 do ww. ustawy – pracą o szczególnym charakterze jest **praca kierowców pojazdów przewożących towary niebezpieczne wymagające oznakowania pojazdu tablicą ostrzegawczą barwy pomarańczowej, zgodnie z przepisami umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30.9.1957 r.;**

Z uwagi na powyższe, jeżeli kierowca, posiadający do tego stosowne uprawnienia, zatrudniony jest jako pracownik przewożący towary niebezpieczne (ADR), to istnieją podstawy do uznania go za wykonującego pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze. Pracownik taki przy spełnieniu dodatkowych warunków może nabyć prawo do wcześniejszej emerytury.

## Wytyczna 16/2015

### Kierowca z „zagranicznymi uprawnieniami”

Kierowca, który posiada prawo jazdy oraz niezbędne uprawnienia do wykonywania zawodu w jednym z państw członkowskich, może zostać zatrudniony w swoim zawodzie na terenie całej Unii Europejskiej. Jeśli bowiem uzyskał stosowne kompetencje w jednym z krajów Unii Europejskiej, będą one uznawane na terenie wszystkich państw członkowskich. Od 19 stycznia 2013 r. wszystkie nowe prawa jazdy wydawane w krajach UE muszą mieć jeden standardowy format. Prawa jazdy

wydane dotychczas zachowają ważność i zostaną zastąpione nowym wzorem w momencie przedłużenia terminu ich ważności lub najpóźniej do 2033 r. Najczęstsze wątpliwości budzi jednak fakt, gdzie kierowca powinien wystąpić o kartę cyfrową oraz czy może korzystać z niej będąc zatrudnionym w innym kraju UE niż kraj pochodzenia.

Zgodnie z *Rozporządzeniem 3821/85* karta cyfrowa kierowcy jest wydawana w kraju UE, w którym kierowca posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania. Za „miejsce normalnego zamieszkania” uznawane jest miejsce, w którym przebywa co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste lub zawodowe. W przypadku osoby niezwiązanej z tym miejscem zawodowo decydują osobiste powiązania. Natomiast za miejsce normalnego zamieszkania kierowcy, którego pracodawca ma siedzibę w innym kraju i który z tego powodu mieszka na przemian w różnych Państwach Członkowskich, uznaje się miejsce jego więzi osobistych, pod warunkiem, że powraca tam regularnie. Ostatni warunek nie musi być spełniony w przypadku, gdy osoba ta przebywa w jednym z Państw Członkowskich w celu realizacji umowy zawartej na czas określony.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014, obowiązujące w pełnym brzmieniu od 2 marca 2016 r., przewiduje ponadto w uzasadnionych i wyjątkowych przypadkach możliwość wydawania przez państwa UE czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy na okres nieprzekraczający 185 dni, osobie która nie ma normalnego miejsca zamieszkania w państwie członkowskim lub w państwie, które jest umawiającą się stroną Umowy AETR. Warunkiem koniecznym jest zatrudnienie na podstawie umowy o pracę w przedsiębiorstwie transportowym mającym siedzibę w państwie członkowskim wydania karty oraz posiadanie świadectwa kierowcy (o ile zastosowanie ma rozporządzenie (WE) nr 1072/2009).



## CNG, LNG i LCNG w jednym miejscu

„Strefa Metanu” znów zawita do Poznania. Specjalną ekspozycję przygotowaną przez portal [cng.auto.pl](http://cng.auto.pl) i fundację Green Fuel będzie można zwiedzać w dniach 27-30 października w Miasteczku Ekologicznym podczas targów POL-ECO-SYSTEM.

„Strefa Metanu”, organizowana pod Honorowym Patronatem Ministerstwa Gospodarki, to specjalne stanowisko promujące niskoemisyjne, alternatywne paliwo CNG i LNG na rynku polskim.

Podczas tego wydarzenia Bartłomiej Kamiński, prezes fundacji Green Fuel przedstawi projekty dotyczące rozwoju infrastruktury alternatywnych paliw metanowych w Polsce. Portal [cng.auto.pl](http://cng.auto.pl) zaprezentuje nowoczesne rozwiązania dla transportu. Będzie można zobaczyć pojazdy zasilane paliwem CNG i LNG oraz technologię tych ekologicznych pojazdów.

W „Strefie e Metanu” przedsiębiorcy pokażą stacje tankowania pojazdów paliwem CNG oraz kompozytowe butle CNG.

Strefa Metanu od 4 lat jest organizowana z wielkim zapałem na targach poznańskich. Grono zaproszonych gości uświetnią nasi europejscy partnerzy branży CNG i LNG, przedsiębiorcy oraz użytkownicy pojazdów zasilanych CNG, którzy zawsze dzielą się z nami swoimi doświadczeniami i obserwacjami z rynku alternatywnych paliw metanowych. Co roku zapraszamy uczniów i studentów. Obserwujemy wzrost zainteresowania pojazdami z napędem CNG. Naszą fundację



Organizatorzy:



Międzynarodowe  
Targi  
Poznańskie

wspierają studenci TSL Team z uczelni UTH, którzy promują paliwo CNG i LNG i uważają je za przyszłościowe. Strefa Metanu to największa i jedyna w Polsce ekspozycja technologii CNG, LNG i LCNG – mówi Bartłomiej Kamiński.

Patronat Honorowy nad Miasteczkiem Ekologicznym, w ramach którego odbywa się Strefa Metanu, objął Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. ◀

➤ Więcej informacji o Miasteczku Ekologicznym i Strefie e Metanu na stronie [www.polecosystem.pl](http://www.polecosystem.pl)

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](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)

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

- [www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)
- e-mail: [prenumerata@tsl-biznes.pl](mailto:prenumerata@tsl-biznes.pl)  
[prenumerata@truck-van.pl](mailto: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.



# MAN TGX EfficientLine 2 potrafi znacznie więcej.

Mówiąc dokładniej o 6,57% mniej. MAN kann.

To nie w naszym stylu, ale w tym przypadku satysfakcjonuje nas „mniej”. W dodatku jesteśmy z tego dumni. TÜV Süd potwierdził we wrześniu 2014, że MAN EfficientLine 2 zużywa o 6,57% mniej paliwa w stosunku do swojego i tak już bardzo oszczędnego poprzednika. Wynik ten obniża koszty eksploatacji oraz emisję CO<sub>2</sub> i maksymalizuje zyski. Zoptymalizowany silnik D26, wyposażony w układ Top Torque podwyższający moment obrotowy na dwóch ostatnich biegach, wspierany systemem GPS Tempomat EfficientCruise®, zautomatyzowana skrzynia biegów MAN TipMatic® 2 i inne rozwiązania oszczędnościowe sprawiają, że ten gigant mocy staje się maluchem w kategoriach zużycia paliwa. Zobacz co jeszcze potrafi MAN: [www.mantruckandbus.pl](http://www.mantruckandbus.pl)

**MAN kann.**

**100**  
100 Years  
MAN Truck and Bus

