

MAJ – 5/2016 (69)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

**Logistyka
branży FMCG**

**Kolej z Chin.
DHL Global Forwarding
liderem innowacji**

**Nastawieni na intermodal
Przede wszystkim nauczyć myśleć**



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

 **Trans
Poland**

8 - 10 listopada 2016

Prądzińskiego 12/14, Warszawa

BIZNES.

IV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

trans-poland.pl



ZOPTYMALIZUJ SKUTECZNIE SWÓJ ŁAŃCUCH DOSTAW WRAZ Z C.H. ROBINSON.



Czy szukasz profesjonalnych rozwiązań logistycznych? C.H. Robinson wraz ze swoją siecią oddziałów jest wiodącym operatorem w Europie i Polsce. Zapytaj naszych ekspertów o dopasowane rozwiązania: info-europe@chrobinson.com

C.H. Robinson Europe BV - Headquarters | Teleportboulevard 120
1043 EJ Amsterdam | The Netherlands | www.chrobinson.com



C.H. ROBINSON



Za nami już ósmy cykl Spotkań Transportowych, czyli bezpłatnych konferencji szkoleniowych dla branży transportowej. Wiosną, jak zwykle, odwiedziliśmy osiem polskich miast. Wspólnie z naszymi partnerami i ekspertami spotkaliśmy się z przewoźnikami transportu drogowego. W całodziennych konferencjach przedstawiliśmy aktualne tematy, najważniejsze zmiany, szanse i zagrożenia, z jakimi mogą się oni spotkać w otoczeniu prawnym i biznesowym. Tej wiosny powróciliśmy m.in. do wciąż aktualnego tematu pozwów o ryczałty za noclegi oraz złożonego zagadnienia minimalnych płac w różnych krajach europejskich. Poza Norwegią i Niemcami obowiązek ten pojawi się wkrótce również we Francji. Omówiliśmy również temat kontroli podatkowych w firmach transportowych, zwłaszcza w kontekście wyłudzeń VAT i uczestniczenia w tzw. karuzelach podatkowych. Eksperti przybliżyli także liczne tematy związane z dokumentacją i rozliczaniem czasu pracy kierowców oraz innych pracowników w firmach przewoźnych.

Części konferencyjnej i szkoleniowej towarzyszyła strefa wystawowa, umożliwiająca nawiązanie bezpośrednich relacji biznesowych z ponad czterdziestoma partnerami Spotkań Transportowych. Swoje rozwiązania dla transportu zaprezentowali tam m.in. dostawcy pojazdów ciężarowych, nacze, zabudów, ogumienia, telematyki, kart paliwowych, ubezpieczeń, finansowania i innych usług oraz wyposażenia dla transportu. Nie zabrakło również kancelarii prawnych i firm oferujących obsługę przedsiębiorstw transportowych, np. w zakresie ewidencji czasu pracy. Zainteresowanie taką formą nabywania wiedzy i budowania relacji biznesowych w tym roku wyraziła rekordowa liczba osób. Łącznie udział we wiosennych Spotkaniach potwierdziło ponad 1600 przedstawicieli branży transportowej – właścicieli i menedżerów firm transportowych oraz osób zarządzających własnym transportem w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych. To dobrze, że transportowcy chętnie sięgają po wiedzę – zwłaszcza, że dzięki współpracy licznych partnerów możemy dostarczać im ją bezpłatnie na najwyższym poziomie. Kolejna okazja już jesienią. W październiku i listopadzie ze Spotkaniem Transportowym zawitamy w czterech miastach (Poznań, Kraków, Wrocław, Warszawa). Zapraszamy już dziś.

Mirosław Ganiec
redaktor naczelny

W numerze

> Wydarzenia

Spotkania transportowe, wiosna 2016..... 6
AUTOSTRADA-POLSKA w budowie
Targi sektora drogownictwa
już w maju w Kielcach..... 10
Logistex i SilesiaKOMUNIKACJA 2016...11

> Logistyka

Niezbilansowane saldo handlowe z Dalekim Wschodem 12
Nowy Jedwabny Szlak – mrzonka czy realna perspektywa? 16
Kolej z Chin. DHL Global Forwarding liderem innowacji 18
Morzem, powietrzem lub lądem..... 20
Parę opcji do wyboru..... 22
Centrum zarządzania w Singapurze... 23
Szybszy transport z Chin..... 23
Za 5 lat 1 mld euro przychodów rocznie 24
Grupa Geis błyskawicznie rozszerza swoją działalność na polskim rynku... 27
Dużo, szybko i tanio. Obsługa logistyczna branży FMCG..... 28
Optymalnie, elastycznie, na czas 33

> Logistyka-technologia

FM Logistic buduje magazyny przyszłości..... 34
Palety Inka – idealne rozwiązanie dla eksportu drogą morską oraz lotniczą 36

> Transport drogowy

Francuska przerwa..... 38

W poszukiwaniu frachtów..... 41
Słaby początek 2016 roku dla rynku transportowego..... 41

> Transport intermodalny

Nastawieni na intermodal 42
Sześć procent udziału w 2020 r..... 46
Terminalowa mapa..... 50
Stawiamy na dynamiczny rozwój sieci 54
Przystanek Małaszewicze 56

> Edukacja

Przede wszystkim nauczyć myśleć..... 58
Najlepszy młody logistyk..... 61
LOGISTICS 2016..... 61
Szkoły zawodowe będą kształcić kierowców 62
Współpraca UPS z Politechniką Wrocławską..... 62
Programy stażowe w firmie Dsachser..... 63
HWL Polska promuje najlepszych 63

> Prawo

Płaca minimalna Loi Macron we Francji od 1 lipca 2016 roku..... 64



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALNA LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57

redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca

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

Zastępca redaktora naczelnego

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

Prenumerata

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

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

KMGmedia

Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

www.kmg-media.pl

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Vademecum TRANSPORTU

Katalogis.net

AGRO Expert

CONSTRUCTION Expert

KOMUNAL Expert

SERWIS Expert

Tool Expert

MÓWISZ PRACA. MYŚLISZ TRANSIT.



TRANSIT **COURIER**

już od

549 PLN/mies.*

TRANSIT **CONNECT**

już od

669 PLN/mies.*

TRANSIT

już od

889 PLN/mies.*

TRANSIT **CUSTOM**

już od

859 PLN/mies.*

FORD **TRANSIT**. RODZINA SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH.

Teraz **Stać Cię** na nowy samochód dla Twojej firmy. Skorzystaj z wyjątkowej oferty Ford Leasing Opcje z krótkim okresem trwania umowy oraz niską ratą i ciesz się wybranym Fordem Transit z radiem i klimatyzacją już od 549 PLN miesięcznie. Odbierz swój klucz do sukcesu.

SPRAWDŹ WYJĄTKOWĄ OFERTĘ FORD LEASING OPCJE.

ford.pl

*Oferta leasingowa dotycząca nowych samochodów. Podana miesięczna rata leasingu jest kwotą netto. Wycenienia dla Transit Connect Trend 1.0 EcoBoost 100 KM w cenie 52 470 zł netto z wartością końcową 41,9%; Transit Trend 2.2 TDCi 100 KM w cenie 75 540 zł netto z wartością końcową 45%; Transit Courier Trend 1.0 EcoBoost 100 KM w cenie 43 760 zł netto z wartością końcową 42,6%; Transit Custom Trend 2.2 TDCi 100 KM w cenie 71 851 zł netto z wartością końcową 44,61%; na okres 36 miesięcy przy całkowitym przebiegu 140 000 km (120 000 km dla Transit Connect) i opłacie wstępnej 25%, WIBOR 1,67%. Niniejsza oferta dotyczy przedsiębiorców i nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Na zdjęciu samochody z wyposażeniem opcjonalnym. Ford OneCall: 22 522 27 27 – opłata za połączenie zgodna z taryfą operatora.



Go Further



**SPOTKANIA
TRANSPORTOWE
WIOSNA 2016**

Osiem miast, kilkadziesiąt godzin wystąpień merytorycznych, ponad czterdziestu partnerów i grubo ponad tysiąc uczestników z kilkuset firm transportowych – to najkrótsze podsumowanie ósmej edycji Spotkań Transportowych.

Rosnące z roku na rok zainteresowanie dowodzi, że w branży transportowej stale dzieje się dużo, a przewoźnicy chętnie korzystają z okazji do zdobywania nowych informacji i wiedzy praktycznej, a także poszerzania swoich kontaktów. Idealną odpowiedzią na te potrzeby są Spotkania Transportowe, organizowane przez redakcję miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Spotkania to bowiem nie

tylko konferencja, ale również doskonała okazja do nawiązywania i utrwalania relacji biznesowych oraz zapoznania się z najnowszymi rozwiązaniami, przydatnymi w codziennej działalności przewoźników. W całym cyklu wiosennym swoje rozwiązania dla sektora transportowego zaprezentowało blisko czterdziestu partnerów tego wydarzenia.

Zapraszamy do krótkiej fotorelacji ze Spotkań Transportowych – Wiosna 2016. Więcej informacji i zdjęć ze Spotkań znaleźć można na stronie www.tsl-biznes.pl/spotkania. Już wkrótce pojawią się tam również informacje o kolejnych edycjach, których najbliższa odsłona już jesienią br. Odwiedzimy wówczas Poznań, Kraków, Wrocław i Warszawę, zaś pełny cykl ośmiu Spotkań Transportowych zorganizujemy tradycyjnie wiosną przyszłego roku.



Wiosną 2016 r. byliśmy z Wami w 8 miastach:

- 1 marca** - WARSZAWA
- 8 marca** - KATOWICE
- 15 marca** - BIAŁYSTOK
- 22 marca** - POZNAŃ
- 5 kwietnia** - WROCŁAW
- 12 kwietnia** - LUBLIN
- 19 kwietnia** - GDAŃSK
- 26 kwietnia** - KRAKÓW



Spotkania Transportowe 2016 edycja WIOSNA 2016 - partnerzy:





Jak właściwie przygotować zlecenie transportowe, co warto zapisać, a na co uważać w zleceniach otrzymywanych od kontrahentów? Temat pozornie błahy i oczywisty, a często traktowany przez przewoźników zbyt nonszalancko. Łukasz Chwalczuk z Kancelarii Prawnej Luridica wskazał najważniejsze punkty zleceń i przedstawił konsekwencje niewłaściwego przygotowania tego podstawowego dokumentu



Anna Widuch z kancelarii prawnej Translawyers powróciła do tematu pozwów od kierowców z tytułu niewypłaconych ryczałtów za noclegi, wskazując praktyczne aspekty procesowe po pierwszych orzeczeniach Trybunału Sprawiedliwości UE



Radca prawny Patryk Abramowicz z kancelarii LegalTrans przedstawił praktyczne aspekty kontroli podatkowej i skarbowej w przedsiębiorstwie transportowym, zwłaszcza w kontekście udziału (świadomego, lub nie) w procedurze wyłudzenia podatku VAT



Krzysztof Nowakowski i Bartłomiej Muc z Kancelarii Transportowej Koben kompleksowo przedstawiali spektrum zagadnień związanych z zatrudnieniem w firmie transportowej



Mariusz Hendzel z kancelarii ITD-PIP usystematyzował kilka zagadnień związanych z czasem pracy kierowców, które przysparzają przewoźnikom problemów w interpretacji i rozliczaniu



Ekspert firmy OCRK wskazał sprawdzoną i skuteczną metodologię rozliczania niemieckiej płacy minimalnej MiLoG, a także przybliżył przewoźnikom złożoność i problematyczność kolejnych europejskich płac minimalnych, w szczególności projekt francuskiej ustawy LoiMacron



Na jakie czynności służb kontrolnych powinien zwrócić uwagę kierowca podczas ważenia pojazdu? Jak właściwie postępowanie kierowcy może ochronić przewoźnika od nałożenia kary? Przydatne wskazówki dla wszystkich „ważonych” przedstawiali eksperci firmy SRW – Szkolenia Rozliczenia Wdrożenia



Dariusz Klinger z firmy brokerskiej Marsh wskazał na aktualny problem nielegalnych imigrantów i możliwości ubezpieczenia się od szkód przez nich wyrządzonych. Przedstawiciele Marsh wskazywali też na inne aspekty ubezpieczeniowe, np. na możliwość wpływania przewoźnika na wysokość ubezpieczenia OC i AC czy możliwość ubezpieczenia się od szkód środowiskowych, związanych np. z transportem towarów niebezpiecznych

Jak znacząco ułatwić sobie zarządzanie oponami we flocie? Jak zmniejszyć ryzyko przestoju pojazdu z powodu awarii opony? Tematykę ogumienia w firmach przewoźnych przybliżyli eksperci z firmy Michelin



Marcin Kutzmann i Radosław Groński z Timocom podjęli z uczestnikami dyskusję nad czynnikami wpływającymi na wysokość stawek transportowych i możliwością ich poprawy



Hubert Żurawski i Mateusz Włoch z Inelo zachęcali uczestników do zwiększania wiedzy swoich pracowników poprzez cykliczny proces ciągłego szkolenia



Wielu klientów z wymagających branż, np. farmacji, przemysłu spożywczego czy chemicznego, oczekuje od przewoźników potwierdzenia jakości usług i zachowania procedur. Sebastian Ciach z Dekra Certification przybliżył przewoźnikom najczęściej stosowane certyfikaty i drogę do ich uzyskania

W drodze do poprawy zyskowności firm transportowych warto nie tylko ciąć koszty, ale i zwiększać efektywność, np. poprzez lepsze dopasowanie narzędzi do zadań. Eksperti firmy Redos przedstawili studium przypadku klienta, który wyposażając flotę w zestawy przestrzenne dopasowane do specyfiki kontraktu, zdecydowanie poprawił swoją rentowność



Leszek Luda z Polskiej Unii Transportu wskazywał, jak we właściwy sposób budować dokumentację kadrową kierowców, by uniknąć problemów zarówno ze strony służb kontrolnych, jak i samych pracowników – zwłaszcza byłych



Na przewoźnikach, jako szczególnej grupie przedsiębiorców, spoczywają liczne obowiązki dokumentacyjne. O niektóre dokumenty szczególnie warto też zadbać we własnym interesie. O „papierologii” w firmie transportowej i jej przełożeniu na praktykę procesową opowiadał Paweł Judek z Kancelarii Działyński i Judek



Mateusz Rekowski z CDS Odszkodowania skupił się na specyfice ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika za przewozy wykonywane pojazdami do 3,5 tony



Znacznie wydłużone terminy płatności i opóźnienia płatnicze to w branży transportowej niestety standard. Z pomocą przedsiębiorcom idą rozwiązania takie, jak faktoring. Specjaliści finansowi z Idea Money wskazywali przewoźnikom zalety takiego rozwiązania



SPOTKANIA TRANSPORTOWE EDYCJA JESIEŃ 2016

Już dziś zarezerwuj czas i zgłoś swój udział w jesiennej edycji!

Przewoźników i menedżerów transportu drogowego zapraszamy do BEZPŁATNEGO udziału w Spotkaniach Transportowych. Wystarczy zarejestrować się na stronie www.tsl-biznes.pl/spotkania, na której będziemy umieszczali aktualne informacje dotyczące najbliższej edycji Spotkań Transportowych - Jesień 2016.

Podczas kolejnej edycji Spotkań Transportowych, wspólnie z licznymi ekspertami jak zwykle przybliżymy ostatnie i nadchodzące zmiany prawne, podpowiemy, jak rozwiązywać bieżące problemy i wskażemy, jak unikać ich w przyszłości. Podpowiemy też, na co nowego i ciekawego warto zwrócić uwagę, by działalność transportowa była efektywniejsza, zyskowniejsza i bezpieczniejsza.



- 6 października – POZNAŃ
 - 18 października – KRAKÓW
 - 27 października – WROCŁAW
 - 9 listopada – WARSZAWA
- (podczas targów TransPoland)

Spotkania odbywają się w godzinach 9:00 - 17:00

Zachęcamy do kontaktu z redakcją i zgłaszania problemów oraz tematów, które powinniśmy poruszyć podczas konferencji.



AUTOSTRADA-POLSKA w budowie Targi sektora drogownictwa już w maju w Kielcach

Trwają intensywne przygotowania do targów AUTOSTRADA-POLSKA, poświęconych branży budownictwa drogowego w Europie Środkowo-Wschodniej, które odbędą się w dniach 31 maja do 2 czerwca, w siedzibie Targów Kielce. Organizator zaplanował w tym czasie wiele atrakcji dla wystawców i zwiedzających.

Miedzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego to wydarzenie, które co roku przyciąga do Kielc przeszło 400 firm z ponad 20 krajów całego świata. W minionym roku z ofertą czołowych, międzynarodowych marek można było zapoznać się na imponującej powierzchni 20 tys. m². Potężne maszyny i najnowocześniejsze rozwiązania obejrzało

ponad 15 tys. tysięcy profesjonalnych zwiedzających. Wszystko wskazuje na to, że tegoroczne, XXII targi wypadną jeszcze lepiej.

Najważniejsze dla branży

W programie nadchodzącej edycji znajduje się między innymi kilkanaście spotkań podejmujących tematy najważniejsze dla

branży. Jeden z nich zostanie omówiony podczas konferencji „Stalowe czy betonowe drogowe obiekty mostowe”, organizowanej przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz Polską Izbę Konstrukcji Stalowych. Odbędzie się także konferencja „Jak dobrze i efektywnie zarządzać infrastrukturą drogową i kolejową”, której organizatorem jest Stowarzyszenie Inżynierów i Techników



Komunikacji Oddział Kielce i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kielce. Poza tym targom po raz piąty towarzyszyć będzie Salon Kruszywy przygotowywany przez Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego.

Nie tylko AUTOSTADA – POLSKA

Program targów, oprócz konferencji, debat i warsztatów, obejmował będzie również, ciesząc się coraz większą popularnością, konkurs operatorów koparek BIG BAU MASTER. Podczas rywalizacji, swoje umiejętności będą mogli sprawdzić operatorzy maszyn budowlanych, którzy zmierzają się z zadaniami wymagającymi nie

ładą precyzji i opanowania. Trzecia edycja konkursu organizowana jest wspólnie ze Stowarzyszeniem Operatorów Maszyn Roboczych „OPERATOR”.

gownictwem, infrastrukturą, transportem drogowym i technologiami parkingowymi – XII Międzynarodowe Targi Infrastruktury, Salon Technologia i Infrastruktura

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego to wydarzenie, które co roku przyciąga do Kielc przeszło 400 firm z ponad 20 krajów całego świata.

Targi w Kielcach będą kompleksowo obsługiwać branżę drogownictwa, bowiem jednocześnie z wystawą AUTOSTRADA-POLSKA zaplanowano dodatkowo trzy wystawy związane z dro-

gownictwem, infrastrukturą, transportem drogowym i technologiami parkingowymi – XII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego – Pojazdy Użytkowe ROTRA i II Salon Europarking. ◀

KK

Logistex i SilesiaKOMUNIKACJA 2016

Kolejna edycja Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA, a także Targów Logistyki, Magazynowania oraz Transportu LOGISTEX już za nami. Odbyły się one w dniach 20-21 kwietnia, w Centrum Targowo – Konferencyjnym Expo Silesia w Sosnowcu.

Na 13,5 tys. m² powierzchni, w nowoczesnym klimatyzowanym pawilonie wyposażonym w media i na ponad 20 tys. m² powierzchni zewnętrznego terenu wystawienniczego zaprezentowało się blisko 50 firm. Podejmowane tematy dotyczyły transportu publicznego, logistyki, transportu i magazynowania.

Debata i prezentacje

Wystawców i współwystawców, m.in. z Republiki Czeskiej, Francji i Polski odwiedzi-

Gliwice i Expo Silesia, a także seminarium „Unijny Kodeks Celny – nowe przepisy prawa celnego” zorganizowane przez Izbę Celną w Katowicach. Odbyło się też kilka prezentacji: MPK Kraków „Doświadczenie i koszty eksploatacji autobusów elektrycznych w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym Spółka Akcyjna w Krakowie”, EvoBus (Mercedes) „NGT nowa generacja silników Mercedes Benz zasilanych gazem ziemnym” oraz Tauron Dystrybucja S.A. „Energia dla zrównoważonej mobilności miejskiej – technologie ładowania autobu-



Targom towarzyszyły konferencje, seminaria, debaty i prezentacje poświęcone transportowi, branży logistycznej oraz bezpieczeństwu ruchu drogowego, podczas których m.in. prezentowano nowości i odbyły się premiery rynkowe

Na 13,5 tys. m² powierzchni, w nowoczesnym klimatyzowanym pawilonie wyposażonym w media i na ponad 20 tys. m² powierzchni zewnętrznego terenu wystawienniczego zaprezentowało się blisko 50 firm.

ło ponad 2 tys. osób, w tym prezydentów okolicznych miast i prezesów firm z branży. Targom towarzyszyły konferencje, seminaria, debaty i prezentacje poświęcone transportowi, branży logistycznej oraz bezpieczeństwu ruchu drogowego, podczas których m.in. prezentowano nowości i odbyły się premiery rynkowe.

Miejsce miała również debata „Elektryczne i hybrydowe autobusy jako sposób na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska w mieście”, która zorganizowała PKM

sów elektrycznych na przykładzie wybranych projektów demonstracyjnych”.

Źródło branżowych informacji

Niektóre ze zorganizowanych wydarzeń miały charakter poradniczy lub czysto informacyjny. Na stoiskach: Izby Celnej z Katowic, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, tzw. Strefy Służb udzielano

porad dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiedzę na temat historii transportu pasażerskiego i ciężarowego można było wynieść z wystawy zabytkowych autobusów i samochodów ciężarowych Autobus Czerwony. Natomiast w Punkcie Informacyjnym Funduszy Europejskich udzielano informacji na temat pozyskania funduszy europejskich na różnego rodzaju projekty.

Targom towarzyszył konkurs na najlepsze produkty prezentowane przez wystawców na targach. Medal Expo Silesia przyznano firmie MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o. za autobus międzymiastowy Lion's IntersCity, natomiast wyróżnienia Expo Silesia firmie PIXEL Sp. z o.o. za „Tablicę przystankową Informacji Pasażerskiej LED dwustronną 72x192-6” oraz IT Consulting za „Transport Quality System”. ◀

KK



Fot. Maekrsk

Niezbilansowane saldo handlowe z Dalekim Wschodem

Kraje Dalekiego Wschodu od lat są ważnym partnerem handlowym Polski. Nasze relacje handlowe nie są jednak zbilansowane, ponieważ zdecydowanie więcej towarów importujemy z tego regionu, niż do niego eksportujemy. Niskie koszty siły roboczej (w Chinach) oraz innowacyjne i nowoczesne produkty motoryzacyjne i elektroniczne (Japonia, Korea Południowa) sprawiają, że importowanie produktów z tych krajów po prostu się opłaca. Polska jednak powinna dążyć do zwiększania wartości polskiego eksportu na Daleki Wschód, ponieważ obecne dysproporcje są zbyt duże.

W trzech pierwszych kwartałach 2015 r. Polska zanotowała wzrost obrotów w handlu zagranicznym w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Nasz eksport liczony w złotych wzrósł o 6,8%, natomiast import o 3,6%. Wymiana handlowa liczona w euro odnotowała jeszcze większy wzrost – eksport o 7,2% i import o 4%. Natomiast obroty handlowe liczone w dolarach amerykańskich odnotowały spadek odpowiednio o 12,1% (eksport) i 14,7% (import) w porównaniu z analogicznym okresem 2014 r. Jest to spowodowane umocnieniem się waluty amerykańskiej w badanym okresie.

Handel Polski z krajami Dalekiego Wschodu opiera się głównie na importowaniu towarów z tych państw. Według danych GUS-u za trzy pierwsze kwartały 2015 r. w polskiej strukturze importu Chiny zajmowały drugie miejsce z 11,4% udziałem (pierwsze miejsce zajmowały

Niemcy z udziałem na poziomie 22,6%). Jeśli dodamy do tego 1,7% udział Korei Południowej, 1,4% Japonii, 0,8% Wietnamu, 0,7% Tajwanu i 0,5% Singapuru oraz Malezji, to wychodzi na to, że region Dalekiego Wschodu odpowiada za ponad 17% naszego importu. W strukturze eksportu, póki co, region ten reprezentuje marginalny poziom.

Chiny

Spośród krajów Dalekiego Wschodu naszym najpoważniejszym partnerem handlowym pozostają od lat Chiny. Od stycznia do września 2015 r. nasz eksport do tego kraju wyniósł 1,46 mld USD, natomiast import aż 16,5 mld USD, co oznacza, że saldo handlowe wyniosło 15 mld USD. Wartości te stanowią odpowiednio 89,6% i 96% wartości z pierwszych trzech kwartałów 2014 r.

W całym 2014 r. wartość importu z Chin wyniosła 23,5 mld USD, natomiast eksportu 2,25 mld USD (dla porównania w 2013 było to odpowiednio 19,44 mld i 2,12 mld USD). Największy udział w strukturze importu miały w tym okresie maszyny i urządzenia, sprzęt elektryczny i elektrotechniczny (12,6 mld USD, czyli stanowiły ponad połowę importu), materiały i artykuły włókiennicze (2,6 mld USD – 11% importu), różne artykuły przemysłowe, jak meble, prefabrykaty budynków, zabawki, itp., (1,93 mld USD – ok. 8% importu) oraz metale nieszlachetne i artykuły z nich (1,53 mld USD – ok. 6,5% importu).

Jeśli chodzi o nasz eksport do Chin to w 2014 r. reprezentował on wartość 2,25 mld USD (wzrost z 2,12 mld USD w 2013) i opierał się głównie na metalach nieszlachetnych (830 mln USD – ok. 37% eksportu) oraz maszynach i sprzęcie elektrotechnicznym (563 mln USD – ok. 25% eksportu).

Korea Południowa

Naszym drugim najważniejszym partnerem handlowym z regionu Dalekiego Wschodu jest Korea Południowa. W pierwszych trzech kwartałach 2015 r. import z Korei osiągnął wartość 2,46 mld USD przy eksporcie na poziomie 300 mln USD, co oznacza dla Polski ujemny bilans handlowy wynoszący ok. 2,16 mld USD. War-

4,2 mld USD i 720 mln USD). W tym okresie w strukturze importu największy udział miały maszyny i sprzęt elektrotechniczny (2,63 mld USD – blisko 60% importu), tworzywa sztuczne (415 mln USD – ok. 9% importu), metale nieszlachetne (388 mln USD – ok. 9% importu), przyrządy i aparatura (332 mln USD – ok. 7,5% importu) oraz sprzęt transportowy

Handel Polski z krajami Dalekiego Wschodu opiera się głównie na importowaniu towarów z tych państw. Według danych GUS-u za trzy pierwsze kwartały 2015 r. w polskiej strukturze importu Chiny zajmowały drugie miejsce z 11,4% udziałem.

tości te stanowią odpowiednio 76 i 82% wartości z pierwszych trzech kwartałów 2014. W całym 2014 r. wartość importu z Korei Południowej do Polski wyniosła ok. 4,4 mld USD, natomiast eksportu ok. 500 mln USD (w 2013 r. odpowiednio

(300 mln USD ok. 7% importu). My z kolei eksportujemy do Korei Południowej głównie maszyny (270 mln USD – ponad połowa naszego eksportu do Korei) oraz metale nieszlachetne (54 mln USD – ok. 11% naszego eksportu).



Trzecim najważniejszym dalekowschodnim partnerem handlowym Polski jest Japonia, która w pierwszych trzech kwartałach 2015 r. odpowiadała za ok. 2,4 mld USD obrotów handlowych między naszymi krajami, z czego import stanowił blisko 2 mld USD, zaś eksport ok. 400 mln USD

Japonia

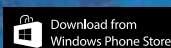
Trzecim najważniejszym dalekowschodnim partnerem handlowym Polski jest Japonia, która w pierwszych trzech kwartałach 2015 r. odpowiadała za około

 **TimoCom**

Tylko pozazdrościć!

W jaki sposób przewoźnik Marcin tak łatwo znajduje odpowiednie dla siebie oferty frachtów? Z pewnością dzięki TC Truck & Cargo®! Sprawdź i Ty wiodącą w Europie giełdę transportową w Twojej codziennej pracy. Do 4 tygodni bezpłatnego testu!

Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.pl

Spośród krajów Dalekiego Wschodu naszym najpoważniejszym partnerem handlowym pozostają od lat Chiny. Od stycznia do września 2015 r. nasz eksport do tego kraju wyniósł 1,46 mld USD, natomiast import aż 16,5 mld USD.

2,4 mld USD obrotów handlowych między naszymi krajami, z czego import stanowił blisko 2 mld USD, zaś eksport około 400 mln USD. Były to jednak wartości niższe niż w analogicznym okresie 2014 r. (odpowiednio 84 i 81,5% wartości z roku poprzedniego). W całym 2014 sprowadziliśmy z Japonii towary za łączną kwotę około 3,27 mld USD, natomiast wysłaliśmy tam towary warte ok. 660 mln USD (w 2013 było to odpowiednio 2,86 mld i 675 mln USD).

Importowane z Japonii towary obejmowały głównie maszyny i sprzęt elektroniczny (ok. 1,5 mld USD, czyli blisko połowa importu z tego kraju), środki transportu (636 mln USD – ok. 20% importu), przyrządy i aparaturę optyczną, fotograficzną (380 mln USD – 11% importu) oraz produkty przemysłu chemicznego (338 mln USD – ok. 10% wartości całego importu z Japonii). Polska natomiast wyeksportowała w tym okresie do Japonii głównie maszyny (191 mln USD – prawie 30% eksportu) oraz sprzęt transportowy o wartości ok. 136 mln USD.

Pozostałe kraje regionu

Pozostałe badane kraje z Dalekiego Wschodu (Tajlandia, Indonezja, Malezja, Wietnam, Tajwan, Singapur) w okresie od stycznia do września 2015 r. odpowiadały za ok. 1 mld USD polskiego eksportu oraz za ok. 4,6 mld USD importu. Obroty handlowe w porównaniu z analogicznym okresem 2014 zwiększyły się tylko w przypadku Wietnamu. W pozostałych krajach odnotowano niższe obroty, podobnie jak to miało miejsce w przypadku Chin, Korei i Japonii. Odpowiedzialne za ten stan rzeczy jest umocnienie się dolara amerykańskiego w tym okresie. W całym 2014 r. wymienione kraje eksportowały do Polski towa-

ry o łącznej wartości ok. 6,44 mld USD, a przyjęły od nas towary warte 1,71 mld USD (w 2013 było to odpowiednio 5,74 mld USD i 1,67 mld USD). Ze wszystkimi z tych państw Polska posiada zdecydowanie ujemny bilans handlowy (dużo więcej od nich importujemy, niż do nich eksportujemy). Wyjątkiem jest Singapur, z którym posiadamy stosunkowo zbilansowane saldo handlowe (922 mln USD importu i 841 mln USD eksportu w 2014 r.).

Z wymienionych krajów importujemy głównie maszyny i sprzęt elektryczny i elektrotechniczny, tworzywa sztuczne oraz artykuły włókiennicze. My również eksportujemy maszyny i urządzenia, produkty przemysłu chemicznego oraz artykuły rolno-spożywcze. Wyjątkiem po raz kolejny jest Singapur, z którym to głównym przedmiotem handlu po obu stronach są środki transportu.

Korytarze transportowe

Z uwagi na położenie geograficzne państw Dalekiego Wschodu najpopularniejszym transportem towarów z tych krajów był

Tajlandia, Indonezja, Malezja, Wietnam, Tajwan, Singapur w okresie od stycznia do września 2015 r. odpowiadały za ok. 1 mld USD polskiego eksportu oraz ok. 4,6 mld USD importu.



Chiny będą stopniowo odchodzić od polityki proeksportowej i coraz bardziej otwierać się na inne gospodarki i towary z nich pochodzące. Jest to duża szansa dla Polski na zwiększenie eksportu do tego kraju

Fot. Scania

Naszym drugim najważniejszym partnerem handlowym z regionu Dalekiego Wschodu jest Korea Południowa. W pierwszych trzech kwartałach 2015 r. import z Korei osiągnął wartość 2,46 mld USD przy eksporcie na poziomie 300 mln USD.

i jest od lat transport morski. W przypadku kontrahentów z Polski najpopularniejsze porty odbioru towarów to Hamburg i Gdynia. Póki co, to najtańsza forma transportu towarów z Dalekiego Wschodu. Czas dostawy wynosi ok. 33 dni. Możliwy jest też transport lotniczy i kolejowy, jednak są to z reguły droższe formy transportu i ich wykorzystanie może mieć sens



Możliwy jest transport lotniczy i kolejowy, jednak są to z reguły droższe formy transportu i ich wykorzystanie może mieć sens głównie w przypadku transportu towarów o wysokiej wartości i/lub wysokim priorytecie odbioru (pilności czasu dostawy)

głównie w przypadku transportu towarów o wysokiej wartości i/lub wysokim priorytecie odbioru (pilności czasu dostawy). Jednak należy się spodziewać, że połączenia transportowe między Chinami a Europą będą stale rozwijane i z czasem koszty i warunki transportu pozamorskiego mogą się znacznie obniżyć i stać się przez to bardziej konkurencyjne. Zwłaszcza, że rośnie zainteresowanie rozwijaniem sieci transportu multi- i intermodalnego. Przykładem prowadzenia takich działań jest projekt rozwoju transportu Unii Europejskiej TEN-T.

Prognozy

Obecnie nasz handel z Dalekim Wschodem opiera się głównie na imporcie towarów z tych krajów. Korzystne dla naszej gospodarki byłoby zwiększenie eksportu do tego regionu. Chiny odchodzą już od ilościowej polityki gospodarczej i zaczynają się koncentrować na jakości towarów. W Państwie Środka przez lata bardzo szybkiego wzrostu gospodarczego i gonienia Zachodu powstała bardzo liczna klasa śred-

nia Chińczyków, która nie godzi się pracować za przysłowiową miskę ryżu, ani sprzedawać swoich produktów po zaniżonych cenach. Zwiększa się również świadomość ekologiczna Chińczyków, którzy nie chcą, aby ich kraj przyczyniał się do degradacji środowiskowej naszej planety. Powoduje to wzrost zainteresowania Chin produktami i urządzeniami, których wpływ na środowisko jest minimalny. Będą one stopniowo odchodzić od polityki proeksportowej i będą coraz bardziej się otwierać na inne gospodarki i towary z nich pochodzące. Jest to duża szansa dla Polski na zwiększenie eksportu do tego kraju. Aby tę szansę Polska mogła wykorzystać, potrzebny jest sprzyjający klimat polityczny oraz zwiększenie innowacyjności naszej gospodarki.

Według ekspertów w latach 2016-2020 największy udział w polskim eksporcie będą miały maszyny wykorzystywane w przemyśle, żywność oraz sprzęt elektroniczny. W związku z powolnym wzrostem gospodarczym krajów Europy Zachodniej oraz napiętą sytuacją polityczną w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, bardzo prawdopodobne jest, że polscy przedsiębiorcy będą szukali nowych rynków zbytu dla swoich towarów. Odpowiedzią na te poszukiwania może się okazać zwiększenie polskiego eksportu do krajów Dalekiego Wschodu. Zwłaszcza do tych, które posiadają potężne i jeszcze nie nasycone rynki zbytu, takie jak Chiny, Wietnam, Malesja czy Indonezja. <

Lukasz Pluszczewicz
Źródło: GUS

GRUPA GEIS W POLSCE: KOMPLEKSOWE USŁUGI TRANSPORTOWE I LOGISTYCZNE



USŁUGI KURIERSKIE

System krajowych usług kurierskich dla klientów korporacyjnych (B2B) i odbiorców indywidualnych (B2C)



TRANSPORT PALET

Krajowy i międzynarodowy system transportu palet i przesyłek indywidualnych



LOGISTYKA

Usługi logistyczne od prostego magazynowania przez usługi VAS, do złożonych projektów logistycznych



TRANSPORT CAŁOPOJAZDOWY

Krajowy i międzynarodowy transport przesyłek całopojazdowych (FTL) i częściowych (LTL)



TRANSPORT MORSKI I LOTNICZY

Transport multimodalny morsko-lotniczy, czarterowy, kontenerowy, przesyłki ponadgabarytowe



USŁUGI CELNE

Kompleksowe usługi celne

OD PROSTYCH ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH PO ZŁOŻONE PROJEKTY LOGISTYCZNE

K-EX PRZESYŁKI KURIERSKIE **ETLogistik**

Tel.: (+48) 22 212 28 00
info@geis.pl
www.geis.pl



Global Logistics

Nowy Jedwabny Szlak – mrzonka czy realna perspektywa?

Koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku, na który składają się trasy lądowa i morska, powstała z myślą o rozwoju handlu pomiędzy Chińską Republiką Ludową i Europą, będącą najważniejszym chińskim partnerem gospodarczym. Przedstawił ją lider ChRL Jinping w 2013 r.

Koncepcja początkowo zakładała utworzenie sieci połączeń infrastrukturalnych, głównie korytarzy transportowych, które połączyłyby Chiny z krajami Unii Europejskiej. Wiązało się to

wariant odcinka lądowego i jeden morskie, które łączą się w północnych Włoszech. W rzeczywistości koncepcja stanowi konglomerat tras i przewiduje kilkanaście nie wykluczających się wariantów połączenia transportowego Chin z Europą. Część inwestycji infrastrukturalnych mających stanowić element Szlaku – drogi i rurociągi w Azji Centralnej, połączenia kolejowe cargo z Polską i Niemcami – została zrealizowana jeszcze przed ogłoszeniem koncepcji.

Projekt początkowo nastawiony był na kraje sąsiadujące z Chinami, w 2014 r. uległ przekształceniu, a władze chińskie zapowiedziały utworzenie Funduszu Jedwabnego Szlaku z kapitałem ok 40 mld USD. Dodatkowe źródło finansowania ma po-

Austria, Grecja, Tadżykistan, Afganistan, Turcja, Indonezja, Egipt. Ponadto Szlak ma promować rozwój i wzrost gospodarczy centralnych i zachodnich prowincji Chin. Ma też być alternatywnym punktem odniesienia dla dominacji USA i rosyjskich projektów integracyjnych (rewitalizacji infrastruktury kolei transsyberyjskiej) w tych regionach.

Istotną rolę, jako strefa tranzytowa i miejsce wejścia na rynek Europy Zachodniej, może odegrać Europa Środkowo-Wschodnia (EŚW). Z punktu widzenia Chin główną zaletą regionu jest położenie geograficzne. Oczekują one, że kraje EŚW będą opowiadały się za porozumieniem o inwestycjach i strefą wolnego handlu.



Rdzeniem koncepcji lądowego odcinka jest rozszerzenie istniejących połączeń kolejowych, którymi obecnie przewozi się tylko 3,5% chińskiego eksportu. Główną zaletą tego transportu jest dużo niższy koszt niż transportu lotniczego i kilkakrotnie krótszy czas w porównaniu z morskim

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku stanowi konglomerat tras i przewiduje kilkanaście, nie wykluczających się wariantów połączenia transportowego Chin z Europą.

z budową bądź modernizacją infrastruktury kolejowej i drogowej, portów lądowych i morskich oraz lotnisk, a także tworzenie infrastruktury przesyłowej (ropociągi, gazociągi) oraz telekomunikacyjnej. Oficjalna wersja trasy Szlaku pokazuje jeden

chodząc z Azjatyckiego Banku Inwestycji w Infrastrukturę, powołanego w 2014 r. przez Chiny i 20 państw azjatyckich. W 2015 r. zapowiedziano utworzenie prywatnego Funduszu Rozwoju Energetyki, który ma przyciągnąć do realizacji Szlaku inwestycje rzędu 20 mld USD.

W nawiązaniu do historii

Projekt odwołuje się do istniejących od III wieku p.n.e. do XV w. tras służących handlowi i wymianie kulturalnej między Chinami i Europą, gdy Państwo Środka było centrum ówczesnego świata. Idea ma stanowić bazę dla rozbudowy chińskich wpływów politycznych, a także pozwolić na tworzenie niesformalizowanej formuły współpracy wielostronnej. Obecnie jest ona elastyczna i używana przez Chiny w dialogu z wieloma krajami, z których gotowość uczestnictwa w projekcie wyraziły: Kazachstan, Kambodża, Laos, Sri Lanka, Malediwy, Polska, Litwa, Rosja, Izrael,

Rdzeniem koncepcji lądowego odcinka jest rozszerzenie istniejących połączeń kolejowych, którymi obecnie przewozi się tylko 3,5% chińskiego eksportu. Główną zaletą tego transportu jest dużo niższy koszt niż transportu lotniczego i kilkakrotnie krótszy czas w porównaniu z morskim. Do najważniejszych przeszkód w realizacji koncepcji należą procedury celne oraz zróżnicowanie systemów kolejowych: chiński, postsowiecki i europejski. Wyzwaniem będzie też integracja prowadzona przez Rosję na płaszczyźnie Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej, która może utrudnić harmonizację i uproszczenie procedur celnych. Kluczową może być decyzja o budowie nowych linii kolejowych w Eurazji (normalnotorowych). Rosja sprzeciwia się takim planom, zwłaszcza w odniesieniu do Kazachstanu i jest niechętna połączeniu kolejowemu Chin z Kirgistanem i Uzbekistanem. Do tego dochodzi konkurencja o kształt szlaku i jego poszczególne warianty. Szlak jest też zależny od dynamiki poli-



Szlak morski ma zaczynać się w południowo-wschodniej prowincji Guandong i prowadzić wzdłuż wybrzeży Azji Południowo-Wschodniej, przez cieśninę Malakka, Sri Lanke, Ocean Indyjski, Róg Afryki i Kanał Sueski do Morza Śródziemnego

tycznej rozlicznych terytoriów, przez które przebiega. Dużym wyzwaniem, zwłaszcza dla Europy Środkowej, jest brak towarów, które mogłyby być eksportowane do Chin. Pociągi wracają puste, a kontenery często wysyłane są do Chin drogą morską, co wydłuża czas i podnosi koszty. Z uwagi na temperatury, konieczne są przerwy zimowe, dlatego przewoźnicy zaczęli kupować ocieplane wagony towarowe, umożliwiające przewozy całoroczne.

Warianty i trasy Szlaku

Powstało kilka głównych i kilkanaście pośrednich wariantów tras, które się nie wykluczają. Przyznanie któremuś z nich priorytetu będzie go wzmacniało względem innych. Punktem wyjścia lądowej trasy Szlaku z Chin jest port lądowy Horgos, na granicy z Kazachstanem. Najkrótsza droga do Europy przebiega przez terytorium Rosji. W przypadku przekraczania terytorium Rosji w grę wchodzi dwa warianty:

- ▶ zakłada wykorzystanie kolei transsyberyjskiej na jak najdłuższym odcinku (możliwe wejścia: bezpośrednie z północno-wschodnich Chin; z północnych Chin poprzez Mongolię; z zachodnich Chin poprzez Kazachstan);
- ▶ kolej transsyberyjska byłaby omijana – większa część trasy przez Azję biegłaby przez Kazachstan i przez południowo-zachodnią część Rosji (Wołgograd) oraz Ukrainę.

W przypadku ominięcia Rosji w grę wchodzi dwa podstawowe warianty:

- ▶ szlak prowadzi przez Morze Kaspijskie, kraje Kaukazu Południowego do Turcji (połączenie transportu kolejowego z morskim);
- ▶ trasa miałaby charakter lądowy, przechodząc przez północną część Iranu do Turcji. Jeśli Szlak wszedłby do Turcji, możliwy jest wariant dalszego trans-

portu przez Morze Czarne do portów rumuńskich, co podnosiłoby koszty realizacji przedsięwzięcia.

Nie rozwiązane jest wejście lądowej części Szlaku do Europy. Możliwe są trzy warianty:

- ▶ północny – obejmuje transport przez Polskę do Niemiec i dalej do Europy Zachodniej;
- ▶ zakłada wejście przez Słowację w kierunku Wiednia;
- ▶ wejście Szlaku do Europy przez Bułgarię w kierunku północnym.

Szlak morski ma zaczynać się w południowo-wschodniej prowincji Guangdong i prowadzić wzdłuż wybrzeży Azji Południowo-Wschodniej, przez cieśninę Malakka, Sri Lankę, Ocean Indyjski, Róg Afryki i Kanał Sueski do Morza Śródziemnego. Stąd może się rozdzielić na porty Europy Północnej oraz Południowej, w tym ostatnim przypadku łącząc się z trasą lądową. W koncepcji szlaku morskiego dużą rolę odegra Sri Lanka, Malediwy, Egipt i Izrael.

Jego uzupełnieniem może stać się lądowy korytarz transportowy łączący Chiny z Mjanmą, Bangladeszem oraz Indiami, docierający do Oceanu Indyjskiego i omijający przy tym cieśninę Malakka. Równoległym wariantem byłby korytarz przez Pakistan docierający do Oceanu Indyjskiego. Z prowincji Junnan Szlak prowadziłyby przez Mjanmę do Dhaki (Bangladesz), a potem do Kalkuty (Indie).

Do połączenia szlaku morskiego z lądowym może dojść, jeśli dotarłby do Europy przez porty greckie i dalej prowadziłyby w kierunku północnym (Serbia, Węgry, Wiedeń), albo gdy wchodziłby przez włoskie porty na Adriatyku i kierował się ku Europie Zachodniej. W poszczególnych wariantach uwzględniane są porty: Pireus, Saloniki (Grecja), Bar (Macedonia), Koper (Słowenia).



Dużym wyzwaniem jest brak towarów, które mogłyby być eksportowane do Chin. Pociągi wracają puste, a kontenery często wysyłane są do Chin drogą morską. Z uwagi na temperatury, konieczne są przerwy zimowe, dlatego przewoźnicy zaczęli kupować ocieplane wagony towarowe, umożliwiające przewozy całoroczne

Stan realizacji Szlaku

Część połączeń infrastrukturalnych między Chinami i Europą, które stanowią rdzeń lądowej trasy Szlaku, jest już wykorzystywana, w tym połączenia kolejowe: z Chongqing do Duisburga (od października 2011); z Wuhan do Pragi (od października 2012); z Chengdu do Łodzi (od października 2013); z Zhengzhou do Hamburga (od lipca 2013); z Suzhou do Warszawy (od października 2013); z Changsha do Duisburga (od listopada 2014), z Yiwu do Madrytu. Do tras Szlaku mogą zostać włączone także inne połączenia kolejowe:

- ▶ pomiędzy azjatycką i europejską częścią Stambułu (podmorski tunel);
- ▶ linia Kazachstan–Turkmenistan–Iran;
- ▶ połączenia szybkiej chińskiej kolei sięgające do prowincji zachodnich.

Początkiem morskiej części Szlaku jest dzierżawiony przez chińską spółkę grecki port Pireus. Skrócił on drogę chińskich towarów do Europy o około tydzień, gdyż nie płyną one do portów w północnej Europie. Sztandarowym projektem w ramach łączenia trasy morskiej i lądowej Szlaku jest planowana szybka kolej Belgrad–Budapeszt, która ma ułatwić transport towarów z Grecji na rynki europejskie. Zakończenie jej budowy planowane jest w 2017 r. Nie ma natomiast konkretnych planów budowy połączenia kolejowego między Grecją i Serbią. ◀

Opracowała Elżbieta Haber
W oparciu o artykuł Marcina Kaczmarskiego: „Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki”



Powstało kilka głównych i kilkanaście pośrednich wariantów tras, które się nie wykluczają. Przyznanie któremuś z nich priorytetu będzie go wzmacniało względem innych. Punktem wyjścia lądowej trasy Szlaku z Chin jest port lądowy Horgos, na granicy z Kazachstanem

Kolej z Chin. DHL Global Forwarding liderem innowacji

DHL Global Forwarding jako lider branży logistycznej ma duży potencjał w tworzeniu innowacyjnych produktów. Rozwijanie rozwiązań kolejowych to wychodzenie z ofertą naprzeciw oczekiwaniom klientów. Fracht lotniczy jest najszybszy, ale może być kosztowny. Fracht morski jest wyraźnie tańszy, ale czas transportu jest najdłuższy. Stąd też rosnące zapotrzebowanie na pośrednie rozwiązania. Warto bowiem podkreślić, iż transport kolejowy staje się coraz popularniejszy wśród polskich eksporterów i importerów. Na znaczeniu zyskują połączenia kolejowe. Wiele z nich przecina Polskę, a DHL Global Forwarding chce utrzymać pozycję lidera na tym rynku. W jaki sposób? – mówi Steve Huang, CEO DHL Global Forwarding Chiny.

Czy Polska jest liczącym się partnerem dla Chin, czy jest tylko jednym z wielu krajów Unii Europejskiej?

Polska jest forpocztą dla UE i Chin, co więcej, jest największym rynkiem w Europie Wschodniej. Należy ponadto zwrócić uwagę na to, że Polska jest najbliższej położona względem Chin, biorąc pod uwagę inne kraje z EU. Nie bez znaczenia jest tutaj siła wytwórcza gospodarki polskiej. Rośnie też liczba przedsiębiorstw chińskich zaopatrujących Europę właśnie za pośrednictwem Polski. Ważny jest również potencjał transportowy, który może być wykorzystany do objęcia dystrybucją produktów chińskich całej Europy. Rządy Polski i Chin podpisały umowy dotyczące logistyki i rozwoju rynku. Myślę, że jest to w zgodzie z panującym obecnie trendem w stosunkach polsko-chińskich.



Steve Huang

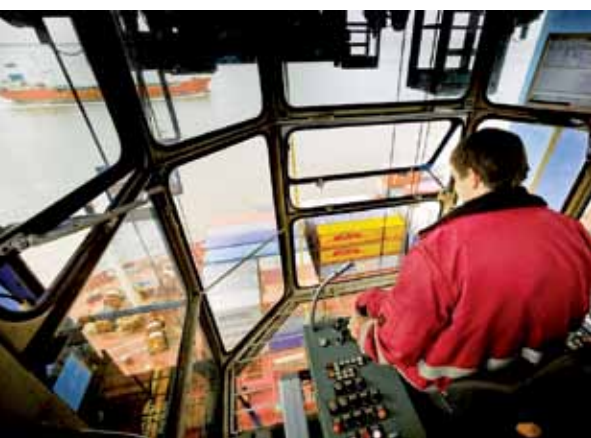
CEO DHL Global Forwarding Chiny

Jaki rodzaj transportu dominuje w handlu Polski/Unii Europejskiej z Chinami? Na ile funkcjonują multimodalne rozwiązania?

Jeszcze niedawno towary z Chin były przewożone do Europy drogą morską lub powietrzną, w związku z czym istotną rolę odgrywały huby przeładunkowe w Europie Zachodniej. Obecnie coraz większą rolę odgrywa transport kolejowy. Polska jest idealnym miejscem ulokowania takich hubów. Należy zwrócić uwagę na to, że połączenia kolejowe są znacznie szybsze aniżeli połączenie morskie i tańsze aniżeli lotnicze.

Dostawy *just in time* są oczywiście możliwe drogą kolejową. Obecnie obsługujemy dziewięć miejsc wysyłki w Chinach, włączając w to: Chongqing, Wuhan, Changsha oraz Shenyang w Chinach do różnych miejsc Europy. Największa dokładność towarów przewożonych na czas jest w transporcie lotniczym, natomiast kolej też jest bardzo istotnym środkiem transportu.

Rośnie liczba przedsiębiorstw chińskich zaopatrujących Europę za pośrednictwem Polski. A tu ważny jest potencjał transportowy, który może być wykorzystany do objęcia dystrybucją produktów chińskich całej Europy.



Jeszcze niedawno towary z Chin były przewożone do Europy drogą morską lub powietrzną, w związku z czym istotną rolę odgrywały huby przeładunkowe w Europie Zachodniej. Obecnie coraz większą rolę odgrywa transport kolejowy. Polska jest idealnym miejscem ulokowania takich hubów

Zachodniej. Obecnie coraz większą rolę odgrywa transport kolejowy. Polska jest idealnym miejscem ulokowania takich hubów. Należy zwrócić uwagę na to, że połączenia kolejowe są znacznie szybsze aniżeli połączenie morskie i tańsze aniżeli lotnicze.

Jak wygląda stosunek eksportu do importu? Czy towary z Europy też są wysyłane do Chin?

Dominuje transport produktów z Chin do Europy, ale coraz więcej towarów jest

wysyłanych w drugą stronę. Są to wszelkie towary z zakresu motoryzacji, czyli części, ale także gotowe samochody, poza tym maszyny, środki farmaceutyczne i chemiczne, meble.

Jakie są proporcje między transportem morskim a kolejowym?

Jeżeli chodzi o transport z Chin do Europy to udział kolei jest stosunkowo niewielki, ale co roku obserwujemy bardzo dynamiczny wzrost. W przypadku importu do Chin to kraj ten otworzył się niedawno zwłaszcza na produkty rolnicze i żywnościowe (nabiałowo-mleczarskie, jak mleko w proszku, schłodzona wołowina, warzywa). Są to produkty o wysokiej wartości, ale jednocześnie bardzo wrażliwe na czas transportu, w związku z czym kolej jest istotnym kanałem dla tych właśnie towarów.

Z jakich kolei korzysta DHL Global Forwarding? Jakie są prognozy rynku?

Jesteśmy firmą spedycyjną, dlatego dla każdej trasy jest inny operator. Kupujemy przestrzeń w pociągach na mocy określonej umowy i to dotyczy obydwu kierunków: na wschód oraz na zachód. Nasze prognozy mówią, że rynek kolejowy będzie rósł. Obecnie mamy pięć tras do Polski, włączając w to takie lokalizacje jak Xiamen, Shenyang oraz Yiwu – na niektórych z nich mamy już dwa pociągi w tygodniu. Jesteśmy pewni wzrostu częstotliwości połączeń na wszystkich trasach.

Dlaczego DHL Global Forwarding stawia na rozwój kolei? Jaka jest przyszłość tego sektora?

Wcześniej dostępny był transport morski lub lotniczy, a nic pomiędzy. Przy czym za

transport lotniczy należy zapłacić znacznie więcej, a na towar przewożony drogą morską trzeba długo czekać, nawet do pięciu tygodni. Oczywiście są takie towary, które nie są potrzebne natychmiast, ale pięć tygodni może okazać się zbyt długim czasem oczekiwania. W związku z czym transport kolejowy jest opcją alternatywną.

Szacunki Organizacji Narodów Zjednoczonych mówią, że w kanale panazjatycko-europejskim będzie przewożonych około 1 mln kontenerów drogą kolejową w roku 2030 r. Oczywiście wszystko zależy od cen transportu lotniczego i morskogo. Natomiast jeśli chodzi o czas to kolej nigdy nie będzie konkurencyjna względem transportu powietrznego. Warto wziąć zatem za przykład telefony, np. iPhone, które są towarami bardzo wartościowymi, o dużej marży – taki towar będzie przewożony transportem lotniczym, gdyż każdy chce mieć najnowszy model. Jednak są też telefony komórkowe trochę przestarzałe, które mają mniejszą wartość, a marża na nich jest mniejsza – w tym wypadku transport kolejowy jest ekonomicznie uzasadniony.

Odnosnie trendów, w przyszłości na pewno będzie zwiększana częstotliwość kursowania pociągów. Ich liczba oraz liczba samych połączeń będzie wzrastać, a tym samym będzie rosła wolumen przewożonych towarów. W związku z tym ceny na pewno też będą spadać. Warto nadmienić, że czas przewozów będzie również spadać – robiliśmy testy i udaje nam się osiągnąć czas poniżej 14 dni ze wschodnich Chin do Polski.

Należy też zwrócić uwagę, że transport kolejowy jest bardziej ekologiczny niż transport lotniczy – oferujemy certyfikat transportu przyjaznego środowisku. Podjęliśmy zobowiązania redukcji emisji CO₂ o 30% do roku 2020. Staramy się tłumaczyć naszym klientom, że transport kolejowy jest



Transport kolejowy jest o około 90% bardziej przyjazny dla środowiska niż transport powietrzny. Żeby to z niego skorzystać wystarczy czasem przeplanować logistykę towarów na rzecz środowiska

o około 90% bardziej przyjazny dla środowiska niż transport powietrzny. Żeby to z niego skorzystać wystarczy czasem przeplanować logistykę towarów na rzecz środowiska.

A jak wygląda bezpieczeństwo towarów w transporcie kolejowym?

Wszystkie kraje na trasie Chiny-Europa podpisały konwencję celną, zatem wszelkie towary, które przewożone są tranzytem nie podlegają ponownej odprawie celnej, tym samym jest zmniejszone ryzyko przed kradzieżą. Po załadunku towarów w jednym z chińskich miast i po odprawie celnej, dokumenty celne są wysyłane do wszystkich krajów po drodze, by uniknąć kontroli towarów na granicy.

Ponadto wszystkie kontenery są wyposażone w urządzenia zabezpieczające, a każdy kontener jest śledzony za pomocą GPS. Co więcej, terminale DHL Global Forwarding mają certyfikaty TAPA (Technology Asset Protection Association).

Czy zmieniająca się sytuacja geopolityczna (możliwość likwidacji strefy Schengen, zagrożenia terrorystyczne) wpływa na działalność firmy?

Mamy wiele różnych tras, zatem jesteśmy bardzo elastyczni. Jesteśmy bardzo silni zarówno w Europie Wschodniej jak i Zachodniej. Zawsze jest możliwa zmiana środka transportu – wszelkie kombinacje to zaleta korzystania z naszych usług. <



W przyszłości DHL Global Forwarding chce zwiększyć częstotliwość kursowania pociągów. Ich liczba oraz liczba samych połączeń będzie wzrastać, a tym samym będzie rosła wolumen przewożonych towarów



DHL Global Forwarding jest firmą spedycyjną, dlatego dla każdej trasy jest inny operator. Firma kupuje przestrzeń w pociągach na mocy określonej umowy i to dotyczy obydwu kierunków: na wschód oraz na zachód



Morzem, powietrzem lub lądem

Przy wymianie handlowej z krajami Dalekiego Wschodu, przede wszystkim z Chinami, polskie firmy mają do wyboru różne rodzaje transportu. Jakimi względami kierują się wybierając konkretną opcję? Na pytania TSL Biznes odpowiada Przemysław Komar, szef Zespołu ds. Rynku w DB Schenker

Który rodzaj transportu w wymianie handlowej z Chinami obecnie jest najbardziej optymalny?

Wybór optymalnego środka transportu uwarunkowany jest potrzebami klienta, jego planami biznesowymi, specyfiką towaru i fazą cyklu życia produktu.

Najczęściej wybierany przez klientów jest transport oceaniczny. Jego główna zaleta to możliwość konsolidowania dużej ilości towaru w jednej przesyłce, co sprzyja optymalizacji kosztów. Transport oceaniczny wybierany jest zwłaszcza wtedy, gdy czas nie odgrywa krytycznej roli dla sukcesu rynkowego produktu, a towar jest stosunkowo odporny na warunki atmosferyczne.

Transport oceaniczny stanowi zwykle pierwszy wybór także wtedy, gdy rynek „nasyci się” danym produktem. Jako przykład można podać rynek nawigacji samochodowych, których sprzedaje się znacząco mniej niż jeszcze kilka lat temu, stąd nowe urządzenia nie muszą trafiać do sklepów z tak dużą częstotliwością, jak w czasie największego popytu.

Kto wybiera transport lotniczy?

Klienci, którzy w swojej ofercie mają towary szybko rotujące lub dostarczane bezpośrednio na linię produkcyjną. Taka sytuacja ma miejsce choćby w przypadku innowacji produktowych w branży elek-

oraz wartość, powinny być transportowane drogą lotniczą. Kluczowe jest wówczas maksymalne skracanie czasu przewozu produktu, liczby przeładunków, a co za tym idzie, minimalizacja ryzyka uszkodzenia towaru.



Przemysław Komar

Co z transportem kolejowym? Czy jego popularność rzeczywiście wzrasta?

Tak, zainteresowanie firm rośnie. Transport kolejowy jest wykorzystywany już nie tylko do przewożenia towaru o dużych gabarytach. Dzięki rosnącej liczbie połączeń między Polską i Dalekim Wschodem, staje się coraz bardziej konkurencyjny i jest dostępny dla coraz większej liczby firm, zarówno w eksporcie, jak i w imporcie.

Transport kolejowy jest coraz ciekawszym rozwiązaniem dla klientów skoncentrowanych na kosztach zaangażowania kapitału. W wielu przypadkach okazuje się, że kilkunastodniowy czas dostawy między Europą i Dalekim Wschodem, oferowany przez transport kolejowy jest najkorzystniejszym rozwiązaniem przy uwzględnieniu wszystkich kosztów ponoszonych przez firmę. ◀

Wybór optymalnego środka transportu uwarunkowany jest potrzebami klienta, jego planami biznesowymi, specyfiką towaru i fazą cyklu życia produktu.

feryczne. Niektórzy klienci wykorzystują transport oceaniczny jako „przedłużenie” swojego magazynu, redukując w ten sposób poziom zapasów. Warta podkreślenia jest szeroka oferta DB Schenker dla drobnych kontenerowej w handlu z Dalekim Wschodem. Dzięki niej klienci nie muszą wypełniać całego kontenera – mogą wysyłać częściej małe partie towarów, co w wielu branżach pozytywnie wpływa na konkurencyjność produktu.

tronicznej, niespodziewanie dużego popytu na daną kolekcję w branży odzieżowej, czy dostaw na linię produkcyjną w branży samochodowej. Priorytetem dla klientów jest wówczas dostępność produktu, a potencjalne koszty utraconych możliwości znacznie przekraczają koszty transportu lotniczego.

Szczególny przypadek stanowi grupa produktów, które ze względu na swoją budowę, właściwości fizyko-chemiczne



LOGISTICS 2016
POLSKI KONGRES LOGISTYCZNY



LOGISTYKA W CYFROWYM ŚWIECIE POZNAŃ, 18–20 maja 2016

Logistyka w handlu omnikanalowym | Transport intermodalny | Fizyczny Internet |
Innowacje w logistyce produkcji | Zakupy | Usługi logistyczne | Magazyn we
współczesnych łańcuchach dostaw | Systemy IT | Standardy w logistyce

W PROGRAMIE:

- » wystąpienia ekspertów,
- » debaty i sesje tematyczne,
- » wystawa „Rynek Logistyczny 2016”,
- » zwiedzanie firm,
- » warsztaty dla logistyków,
- » Logistics Party,
- » ELA Research Day.

ORGANIZATORZY:



Instytut Logistyki i Magazynowania



Parę opcji do wyboru

Rozwijająca się oferta połączeń ROHLIG SUUS Logistics z Dalekim Wschodem, a szczególnie z Chinami, jest wynikiem strategii budowania możliwie szerokiej i kompleksowej palety usług logistycznych oraz szybkiego reagowania firmy na potrzeby klientów. Operator realizuje transporty w obszarze frachtu morskiego, lotniczego i kolejowego, zapewniając swoim kontrahentom różne opcje wyboru.



Iwetta
Drewko-Bieńkowska

Od lat firma obsługuje bezpośrednie linie drobnicowe, z głównych chińskich portów takich jak: Szanghaj, Ningbo i Yantian oraz Hong Kong i Singapur. Od 2015 roku rozwija również z sukcesem serwis z mniejszych ośrodków azjatyckich: Xiamen, Fuzhou, Dalian, Xingang, Qingdao, Kaohsiung (Taiwan), czy Chittagong (Bangladesz). Połączenia są realizowane raz w tygodniu, według stałego harmonogramu, z gwarancją wypłynięcia nawet w okresie szczytów sezonowych.

Z największą dynamiką wzrostu

Obok frachtu morskiego operator wzmacnia także ofertę połączeń kolejowych z Chinami, obsługując transporty zarówno pełno-kontenerowe jak i drobnicowe.



Pozycja frachtu morskiego nie zmieniła się i wciąż dominuje w międzykontynentalnej wymianie handlowej

Przed rokiem ROHLIG SUUS Logistics obsługiwał dwa bezpośrednie serwis kolejowe z Państwa Środka do Polski. Obecnie, w swojej ofercie firma posiada dziewięć bezpośrednich regularnych połączeń kolejowych ze wschodniej części Chin do Europy. Czas dostawy wynosi od 12 do 16 dni, a częstotliwość nadań z niektórych lokalizacji wzrosła nawet do trzech tygodniowo. Bezpośredni serwis kolejowy

z Chin do Polski stanowi doskonałą alternatywę dla pozostałych środków transportu, lecz należy zaznaczyć, że pozycja frachtu morskiego nie zmieniła się i wciąż dominuje on w międzykontynentalnej wymianie handlowej. Niemniej jednak, mimo korzystnych stawek frachtowych, dla wielu klientów transport morski nie jest dogodnym rozwiązaniem, gdy w grę wchodzi czas realizacji zlecenia, ponieważ na niektórych kierunkach może on sięgać nawet i 60 dni. Tej grupie klientów ROHLIG SUUS Logistics dedykuje fracht

domowego, tekstylnia, odzież, obuwie, czy z branży optycznej.

Połączenia kolejowe w obu korytarzach

Należy podkreślić, że dynamika wzrostu lądowych przewozów kolejowych, łączących Państwo Środka ze Starym Kontynentem dotyczy obu korytarzy – północnego i południowego. Wskazane połączenia oraz geograficzne położenie naszego kraju stwarzają okazję do pobu-

Fracht kolejowy to obecnie najdynamiczniej rozwijający się sektor transportu, łączący Europę z krajami Dalekiego Wschodu, głównie z Chinami.

kolejowy. Choć nie należy on do najtańszych środków transportu, stanowi racjonalny wybór dla firm, dla których priorytetem jest krótki czas dostawy.

Połączenie kolejowe między Chinami a Europą stało się także impulsem do rozszerzenia oferty ROHLIG SUUS Logistics o obsługę ładunków z Tajwanu. Operator dostarcza przesyłki drobnicowe frachtem morskim do Chin, skąd w oparciu o szerokie możliwości kolejowych połączeń, przesyła ładunki na Stary Kontynent. Jak podkreśla Iwetta Drewko-Bieńkowska, dyrektor ds. spedycji kolejowej w ROHLIG SUUS Logistics – *Fracht kolejowy to obecnie najdynamiczniej rozwijający się sektor transportu, łączący Europę z krajami Dalekiego Wschodu, głównie z Chinami. Jego intensywny rozwój, nie byłby jednak możliwy, gdyby nie działania chińskiego rządu, który dotuje te przewozy, wspierając tym samym wymianę handlową z Europą. Liczba przewożonych przez nas kontenerów systematycznie wzrasta. Do najczęściej transportowanych towarów zaliczamy elektronikę oraz produkty z branży automotive, ale nie bez znaczenia pozostaje także udział w przewozach kolejowych takich ładunków jak artykuły gospodarstwa*

dzenia polskiego eksportu i zainteresowania polskich przedsiębiorców tym kierunkiem. Szczególnie, że fracht eksportowy na dzień dzisiejszy jest ponad trzykrotnie niższy od ceny, którą trzeba zapłacić w kierunku importowym.

– *Gdy rozmawiamy o szansach na rozwój eksportu nie możemy zapomnieć o trudnościach, z którymi mierzą się dziś nie tylko polscy przedsiębiorcy. Mam na myśli przede wszystkim embargo wprowadzone przez Federację Rosyjską, które skutecznie blokuje przewóz wielu towarów spożywczych, bardzo pożądanym na rynku chińskim. Oba korytarze kolejowe, zarówno północny jak i południowy, nie omijają bowiem terytorium tego kraju – zauważa Iwetta Drewko-Bieńkowska.*

Dynamiczny wzrost liczby połączeń kolejowych z Dalekim Wschodem, a zwłaszcza z Chinami niesie nie tylko nowe szanse biznesowe dla klientów firm logistycznych, ale wspiera również rozwój całego sektora TSL i polskiej gospodarki. Mając na uwadze korzyści wynikające z zastosowania frachtu kolejowego w transporcie towarów, warto zachęcać firmy do korzystania z tego rozwiązania. <

EH

Centrum zarządzania w Singapurze

Kuehne + Nagel rozbudowuje działy logistyki zintegrowanej, zlokalizowane w hubie logistycznym w Singapurze i zwiększa w nich zatrudnienie.

Logistyczne centrum zarządzania (LCC) zapewnia synergję i wzmacnia globalny koncept Grupy w zakresie hubów dostarczających kompleksowe rozwiązania logistyczne z jednego miejsca. Oferuje usługi logistyki zintegrowanej dla realizacji zleceń klientów, dotyczących międzynarodowych łańcuchów dostaw.

W celu spełnienia wymagań w zakresie oszczędnego, ukierunkowanego na popyt łańcucha dostaw oraz zredukowania złożoności przepływów towarów, dedykowane zespoły do zarządzania kontraktem, partnerami logistycznymi oraz analizą danych klientów, ściśle współpracują w tym samym środowisku.

Zmodernizowana infrastruktura całego LCC Kuehne + Nagel w Singapurze, jest szczegółowo zaprojektowana, by kreować

środowisko, które wspiera rozwiązania w zakresie zarządzania zamówieniami, monitoringiem przepływów, transportem, ustawianiem frachtów, wsparciem systemami biznesowymi, a także zarządzania raportami i rozwojem.

– *Hub logistyczny w Singapurze jest częścią regionalnej strategii dotyczącej dostarczania kompleksowych łańcuchów dostaw, by wspierać klientów na dynamicznym rynku logistycznym w Azji. Poprzez ulokowanie centrum logistycznego LCC w hubie w Singapurze, możemy zwiększyć synergję i wzmocnić koncepcje istniejącego hubu, tak by dostarczał naszym klientom pełne rozwiązania logistyczne (one stop shopping) – stwierdził Jens Drewes, prezes Regionu Azji i Pacyfiku Kuehne + Nagel.* ◀

KK



Szybszy transport z Chin

DACHSER do transportu towarów klientów pomiędzy Europą a Chinami wykorzystuje drogę lądową. Nowy Jedwabny Szlak, liczący blisko 11-tys. km, pokonywany jest koleją. Polskim punktem na tej trasie są Małaszewicze, a firmą zeń korzystającą – Wilo.

Ten działający w skali globalnej niemiecki producent pomp i systemów pompowych obecny jest także w Polsce. Za radą Dachser, zdecydował się na przyspieszenie morskich transportów z Chin do Europy, dzięki wykorzystaniu kolei. Operator regularnie przewozi ładunki drobnicowe klientów na trasie biegnącej wzdłuż nowego Jedwabnego Szlaku. W ramach kompleksowej obsługi Dachser odbiera części z fabryki Wilo w Chinach, zapewnia ich transport lądowy z Chin poprzez Kazachstan, Rosję, Białoruś i polski oddział w Małaszewiczach, do końcowego przystanku kolejowego w Hamburgu. Tam, na rzecz klienta załatwia procedury celne, a następnie dostarcza części do fabryki Wilo w Dortmundzie. Wszystkie operacje trwają 17 dni.

Droga kolejowa pomiędzy Chinami a Europą wzdłuż nowego Jedwabnego Szlaku jest oceniana jako bezpieczna i przewidywalna. – Pociągi są z reguły na czas, a raporty statusowe są przygotowywane



przynajmniej raz dziennie, umożliwiając śledzenie towarów przez GPS – komentuje Helmut Lustinetz, stojący na czele Global Partner Management w DACHSER Air & Sea Logistics.

Pod względem wolumenu transport kolejowy stanowi niszę w stosunku do przewozów morskich. Jednak ma duże znaczenie, kiedy liczy się czas dostawy

(14-16 dni w porównaniu z 38-45 dni w przypadku transportu morskiego), a jednocześnie, gdy przesyłka nie jest na tyle pilna, by uzasadniała poniesienie kosztu transportu lotniczego (trwa on 3-6 dni). W rezultacie eksperci szacują, że wykorzystanie na nowo odkrytej trasy zyska na znaczeniu w ciągu najbliższych kilku lat. ◀

MM

Za 5 lat 1 mld euro przychodów rocznie

Rozwój portów w Polsce i Chorwacji, przeładunki towarów agro oraz poprawa marżowości żeglugi śródlądowej, to nowa strategia rozwoju Grupy Kapitałowej OT Logistics. Chce ona również wykorzystać swój potencjał do zwiększania przychodów i rozwijać korytarz transportowy Północ-Południe.

Ostatnie dwa lata były dla nas wyjątkowe. Grupa Kapitałowa OT Logistics wyraźnie wzmocniła się dzięki zrealizowaniu kilku ważnych inwestycji. Mamy umowę wieloletniej dzierżawy gruntu w Porcie Gdańsk, nabyliśmy

nami nowe rynkowe możliwości, ale i postawiły zupełnie nowe wyzwania. To dlatego dokonaliśmy rewizji naszej strategii. Jesteśmy przekonani, że możemy sięgać jeszcze dalej niż dotychczas – tłumaczy Zbigniew Nowik, prezes Zarządu OT Logistics.

Działania optymalizacyjne i nowe przedsięwzięcia mają sprawić, że Grupa Kapitałowa OT Logistics będzie mogła osiągać po 2021 r. roczne przychody zbliżone do 1 mld euro.

pakiet akcji spółki operującej największym portem morskim w Chorwacji, a także kupiliśmy 100% udziałów przewoźnika kolejowego Landkol (obecnie OT Rail). Wspomniane inwestycje nie tylko otworzyły przed

Działania optymalizacyjne i nowe przedsięwzięcia mają sprawić, że Grupa Kapitałowa OT Logistics będzie mogła osiągać po 2021 r. roczne przychody zbliżone do 1 mld euro.

Sześć założeń

Nowa strategia rozwoju Grupy bazuje na sześciu podstawowych założeniach, które mają zostać zrealizowane w najbliższych pięciu latach. Są to:

1. objęcie pozycji lidera w obsłudze produktów agro w basenie Morza Bałtyckiego (bez Rosji) oraz Morza Adriatyckiego. Udział w rynku przeładunków agro w polskich portach morskich na poziomie 50% (wobec 23% w 2015 r.);
2. podwojenie przeładunków w porcie Rijeka;
3. rozwijanie terminali portowych;
4. rozwój transportu śródlądowego i kolejowego poprzez zmianę profilu usług;
5. wejście do pierwszej 10-ki spedytatorów w Polsce oraz objęcie 5% udziału w kontenerowej spedycji morskiej. Obecność na rynku usług logistycznych w krajach korytarza Północ-Południe;



Grupa Kapitałowa OT Logistics wzmocniła się dzięki umowie wieloletniej dzierżawy gruntu w Porcie Gdańsk, nabyciu pakietu akcji spółki operującej największym portem morskim w Chorwacji oraz kupnie 100% udziałów przewoźnika kolejowego Landkol – obecnie OT Rail (na zdjęciu: Port Gdańsk)

6. zbudowanie pozycji środkowoeuropejskiego operatora kolejowo-logistycznego poprzez wzrost organiczny i budowanie aliansów strategicznych.

– Skupiamy się na rozwoju przeladunków agro. Już niebawem rozpoczniemy w Gdańsku prace przy budowie największego na południowym Bałtyku terminalu do przeladunku towarów rolnych. Za 5 lat możemy mieć 50% udział w przeladunkach agro na Bałtyku, nie licząc Rosji. Ta kategoria ładunków może być również przewożona przez inne nasze spółki np. koleją czy barkami. Na każdym etapie transportu towarów agro możemy uzyskiwać przychód – zaczynając na odbiorze od klienta, a kończąc na marży osiąganey na przeladun-

Grupa skupia się na rozwoju przeladunków agro. Już niebawem rozpocznie w Gdańsku prace przy budowie największego na południowym Bałtyku terminalu do przeladunku towarów rolnych.



InnoTrans 2016

20–23 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components · Vehicles · Systems

innotrans.com



THE FUTURE OF MOBILITY

Contact
ProMesse
Baśniowa 3 lok. 410 · 02 349 Warszawa
T +48 22 215 47 69
F +48 22 823 82 10
promesse@targiberlinskie.pl

 Messe Berlin



Obecnie OT Logistics jest operatorem trzech portów morskich na Bałtyku: OT Port Świnoujście, OT Port Kołobrzeg i OT Port Gdynia. W ciągu dwóch lat do użytku ma zostać włączony terminal w Gdańsku (na zdjęciu: OT Port Gdynia)

kach w portach. Ponadto możemy przewozić ładunki agro z północy Europy na południe, do portu w Rijecie, i dalej do Północnej Afryki i na Bliski Wschód. To ważny element rozbudowy transportowego korytarza Północ-Południe – mówi Zbigniew Nowik.

Duży potencjał

OT Logistics jest największym branżowym udziałowcem operatora chorwackiego portu Luka Rijeka i deklaruje możliwość zwiększenia zaangażowania w tej spółce tak, by przejąć kontrolę nad portem w Rijecie. – Prowadzimy rozmowy z akcjonariuszami Luka Rijeka. Celem jest osiągnięcie poziomu 50% + jedna akcja – deklaruje Piotr Ambrozowicz, wiceprezes zarządu OT Logistics, odpowiedzialny za finanse. Port w Rijecie planuje w naj-

bliższych latach inwestycje warte około 40 mln euro, które zwiększą jego potencjał i pozwolą na obsługę największych statków oceanicznych, pływających również na trasach przez Kanał Sueski.

OT Logistics jest największym branżowym udziałowcem operatora chorwackiego portu Luka Rijeka i deklaruje możliwość zwiększenia zaangażowania w tej spółce tak, by przejąć kontrolę nad portem w Rijecie.

Obecnie OT Logistics jest operatorem trzech portów morskich na Bałtyku: OT Port Świnoujście, OT Port Kołobrzeg i OT Port Gdynia. W ciągu dwóch lat do użytku ma zostać włączony terminal

w Gdańsku. – Każdy z naszych portów ma nieco inną specjalizację i możliwość zwiększenia przeładunków. Chcemy przekonać klientów, że transport barkami i koleją, a dalej statkiem, jest wielokrotnie tańszy i bezpieczniejszy niż transport drogowy. Wierzymy, że to atrakcyjna oferta dla polskich producentów zbóż, towarów masowych, ale i przemysłowych, bo koszty transportu stanowią dużą część ostatecznej ceny tych produktów. Już teraz konkurujemy z portami w Rostocku i Hamburgu i zamierzamy dalej umacniać naszą pozycję na Bałtyku. Wierzymy, że zamiast jeździć do Niemiec, polscy wytwórcy mogą dostarczyć ładunki np. do Świnoujścia – podkreśla Zbigniew Nowik.

Spółki z Grupy Kapitałowej OT Logistics wykorzystują obecnie blisko 800 jednostek żeglugi śródlądowej. Duża część z nich to barki przewożące ładunki masowe, natomiast kilkadziesiąt jednostek może świadczyć usługi, gdzie osiągnięta marża jest wyraźnie wyższa. – Nasze specjalistyczne jednostki z powodzeniem mogą brać udział w planowanych na dużą skalę pracach hydrotechnicznych. Rozwijamy też tzw. transport heavy cargo, czyli przewóz

bardzo dużych i ciężkich ładunków, które nie mogą być dostarczone koleją czy samochodami. Na tej działalności notujemy wyższe marże i chcemy ją nadal rozwijać – dodaje Zbigniew Nowik.

Kierunek kontenery

Wyższej marży firma poszukuje w działalności spedycyjnej, rozwijając transport multimodalny i kontenerowy. – Już teraz jesteśmy liczącym się podmiotem w tej branży w Polsce. W perspektywie 5 lat chcemy mieć 5% udział w kontenerowej spedycji morskiej. Na rozproszonym rynku jest to możliwe, tym bardziej, że naszym atutem jest możliwość współpracy spółek w ramach Grupy. Wierzymy również, że uda nam się nawiązać współpracę z dużym regionalnym przewoźnikiem kolejowym, co dodatkowo zwiększy skalę naszej działalności – podkreśla Ryszard Warzocha, wiceprezes Zarządu OT Logistics, odpowiedzialny za działalność handlową i operacyjną Grupy. ◀

MM



Spółki z Grupy Kapitałowej OT Logistics wykorzystują obecnie blisko 800 jednostek żeglugi śródlądowej. Duża część z nich to barki przewożące ładunki masowe

Grupa Geis błyskawicznie rozszerza swoją działalność na polskim rynku

Samochodów ciężarowych i dostawczych z charakterystycznym logiem Geis w kształcie paczki nie spotyka się w Polsce jeszcze tak często, jak w Czechach, na Słowacji lub w Niemczech – miejscu założenia firmy w 1948 r. i głównej jej siedziby. To ma się jednak niebawem zmienić.

W zeszłym roku Grupa Geis przejęła w Polsce spółki K-EX i ET Logistik. Rok bieżący stoi natomiast pod znakiem konsolidacji i procesu poszerzania sieci dystrybucyjnej. Celem tych działań jest zaoferowanie klientom kompletnych i kompleksowych usług transportowych i logistycznych „z jednej ręki”.

– W tym roku moglibyśmy obchodzić dziesięciolecie Grupy Geis w Polsce, ale przyznaję szczerze, że na to nie ma czasu. I poza tym wolimy się koncentrować na przyszłości – przyznaje Adam Kwiatkowski, wiceprezes Geis PL i dyrektor zarządzający ET Logistik.

I to jest dla mnie dowód potwierdzający słuszność wyboru. Marka Geis – choć dopiero na początku swojego rozwoju w Polsce, zaczyna być już coraz bardziej widoczna i znana.

Pierwsze momenty nie były łatwe. – *Poszechnie wiadomo, że nowe firmy nie były przed przejęciem w idealnej kondycji finansowej. Walczyliśmy z chwilowym wzrostem fluktuacji pracowników, spadkiem jakości niektórych świadczonych usług, wzrostem kosztów operacyjnych, ale też stałych. Borykaliśmy się także z brakiem odpowiednich systemów IT, zwłaszcza operacyjnych i finansowych, nie było możliwości składowania zleceń online, brakowało wspólnego call-*

towych i logistycznych. ET Logistik otrzymał i wykorzystał możliwość rozwoju własnej sieci dystrybucyjnej, oprócz własnych dziewięciu terminali do obsługi klienta i dystrybucji przesyłek, wykorzystuje również 10 terminali spółki-siostry K-EX, a w bieżącym roku planowane jest uruchomienie kolejnych pięciu wspólnych terminali. Od kwietnia bieżącego roku



Adam Kwiatkowski

Rok 2014 pod znakiem przejęć

Jeszcze na początku 2015 r. Grupa Geis w Polsce była jednie zalążkiem przyszłego znaczącego gracza na rynku operatorów logistycznych. Decyzja o jej rozwoju w naszym kraju zapadła już jednak pod koniec roku 2014. Pytanie dotyczyło tylko sposobu – czy iść drogą przejęć i fuzji, czy budowy od podstaw. Patrząc wstecz, Adam Kwiatkowski następująco ocenia decyzję właścicieli: – *W ciągu niespełna dwóch lat Geis stał się firmą dającą pracę 1200 pracownikom w 43 oddziałach w całej Polsce.*

W ciągu niespełna dwóch lat Geis stał się firmą dającą pracę 1200 pracownikom w 43 oddziałach w całej Polsce.

-centrum. Ale to wszystko już na szczęście przeszłość – wyjaśnia Adam Kwiatkowski.

2015 – konsolidacja i poszerzenie sieci

Dzięki akwizycji Grupa Geis uzyskała bazę do rozbudowy sieci usług transporto-

kierowcy we wszystkich oddziałach ETL i K-EX mogą wpłacać gotówkę pobraną od klienta przy dostawie przesyłki za pobraniem. Dzięki temu nie muszą już wpłacać pieniędzy do banku, co oszczędza ich czas i daje lepszą kontrolę nad pieniędzmi klientów.

Jednakże tylko nieustanie reagująca na zapotrzebowania klientów sieć dystrybucyjna może dać Grupie Geis przewagę na rynku, gdzie konkurencja jest jedną z największych w państwach UE. Dlatego tydzień temu Geis rozpoczął budowę centralnej sortowni paczek i centralnego HUB-u drobnicowego w okolicach Łodzi. Na działce o wielkości 13 boisk do piłki nożnej powstaje magazyn o powierzchni 12 tys. m², z dwoma sorterami głównymi o wydajności po 16 tys. paczek na godzinę każdy. Budynek wyposażony będzie w 120 bram rozładunkowych i załadunkowych. Do końca roku planowane jest otwarcie regionalnej sortowni i HUB-u regionalnego w Poznaniu oraz przeprowadzka do nowego terminalu dystrybucyjnego we Wrocławiu.

Jedno jest pewne – o Grupie Geis będzie w tym roku głośno. ◀



Dzięki akwizycji Grupa Geis uzyskała bazę do rozbudowy sieci usług transportowych i logistycznych



Dużo, szybko i tanio Obsługa logistyczna branży FMCG

Okolo 200 mld zł, a już wkrótce nawet 250-280 mld zł – tyle wynosi wartość polskiego rynku FMCG. To niezwykle szeroka branża, obejmująca swoim zasięgiem wiele grup towarów, strategicznych z punktu widzenia przeciętnego gospodarstwa domowego. Co bowiem zaliczyć można do branży FMCG? To nie tylko artykuły spożywcze, ale także kosmetyki, środki czystości, papierosy czy alkohole. To zatem niemała część wydatków przeciętnego Kowalskiego, co czyni tę branżę sporym udziałowcem w tworzeniu PKB... i generatorem dużego zapotrzebowania na usługi logistyczne.

lizację poziomu kosztów. Branży nieobce są także efekty skali – widoczne zarówno po stronie producentów jak i odbiorców hurtowych, sprzedawców czy nawet konsumentów.

Wyzwania branży FMCG... czyli nie tylko rotacja zapasu

Bardzo duży wolumen przesyłek w połączeniu z niskim poziomem marży handlowej – to ważne wyzwanie producentów i sprzedawców w tej właśnie branży. To z kolei oznacza ciągłą presję na działy logistyki i usługodawców logistycznych

Okolo 200 mld zł, a już wkrótce nawet 250-280 mld zł – tyle wynosi wartość polskiego rynku FMCG.

Potrzeby logistyczne branży FMCG nie od dziś wyznaczane są m.in. przez tendencje widoczne na rynku sprzedaży tych produktów. Ciągła ekspansja sieci handlowych wymusza obsługę rozbudowanych sieci dystrybucji obejmujących wiele różnych grup towarów. Z kolei ciągła presja na koszty sprawia, że konieczne staje się poszukiwanie rozwiązań zapewniających maksymalizację efektywności czy minima-

– by dostarczać więcej, taniej, szybciej i wydajniej. Ciągła walka o klienta realizowana jest bardzo często przede wszystkim ceną – co z kolei powoduje ciągłą presję na obniżanie poziomu kosztów. A każda, nawet najdrobniejsza oszczędność to przy dużej skali działania konkretna kwota. To oznacza, że rotacja zapasów jest ważnym, ale nie jedynym kryterium decydującym o efektywności realizowanych procesów.

Standardowym procesom logistycznym, takim jak transport czy magazynowanie, towarzyszą często usługi dodatkowe (z angielskiego: *value added service* czyli VAS, usługi wartości dodanej). Często są one zlecane podmiotom zewnętrznym, wyspecjalizowanym w realizacji tego typu zadań

Tanio, szybko czy dobrze? A może szybko, tanio, dobrze, a do tego dużo? Obsługa logistyczna branży FMCG to często konieczność zmierzenia się z wyzwaniami wynikającymi z dużego wolumenu obsługiwanych ładunków przy pozostaniu w zgodzie z wymaganiami konkretnych grup produktów.

Branża FMCG stawia wysokie wymagania związane z realizacją dystrybucji w konkretnej sieci sprzedaży. Sieć ta często jest rozproszona pomiędzy różne grupy odbiorców, co z kolei przekłada się na ograniczenia w zakresie sposobu realizacji dostaw, stosowanych rozwiązań technicznych czy organizacyjnych. To duże grono odbiorców, do których realizowana jest dystrybucja, ale często dodatkowo szerokość samej oferty produktowej. Zaopatrzenie sieci i placówek handlowych wymusza konieczność obsługi wielu różnych grup towarów. One same mają często także odmienne potrzeby, chociażby w zakresie temperatury (stąd konieczność jej kontrolowania, np. w branży spożywczej). Same sieci handlowe zgłaszają często także dodatkowe wymagania, np. chociażby w zakresie stosowanych opakowań czy realizacji dostaw: w wybranych oknach czasowych czy zgodnie z sieciowymi standardami. To wszystko sprawia, że łańcuch dostaw staje się dostosowany do wymagań produkcji czy sprzedaży, a nie odwrotnie.

Co dla VAS?

Standardowym procesom logistycznym, takim jak transport czy magazynowanie, towarzyszą często usługi dodatkowe (z angielskiego: *value added service* czyli VAS,

usługi wartości dodanej). Często są one zlecane podmiotom zewnętrznym, wyspecjalizowanym w realizacji tego typu zadań, elastycznie gospodarującym niezbędnymi zasobami czy posiadającymi odpowiednie zaplecze. Jakie „zadania specjalne” wykonuje dziś magazyn dla firm z branży FMCG? Popularny jest przede wszystkim *co-packing*, czyli tworzenie wszelkiej maści zestawów promocyjnych – od przygotowania i dostawy opakowań po fizyczne przygotowanie produktów w dedykowanych konfiguracjach. W ramach usług dodatkowych realizowane są często różne zadania związane z kompletacją zamówień czy konsolidacją ładunków. Nie brakuje tutaj także usług związanych z etykietowaniem i znakowaniem produktów, tworzeniem pakietów dedykowanych konkretnym kanałom sprzedaży i innych.

Usługi tego typu związane są często zarówno z sieciami handlowymi jak i ofertą konkretnych producentów z branży FMCG. Są to chociażby materiały typu PoS – *Point of Sale*, służące tworzeniu ekspozycji sklepowych bezpośrednio z jednostki transportowej (choćby na bazie



Zarówno SRP jak i PoS znajdują swoje odzwierciedlenie w procesach logistycznych – często bowiem to właśnie magazyn staje się miejscem, gdzie dedykowane nośniki produktów czy opakowania zbiorcze są przygotowywane, a jednostki ładunkowe – formowane i przygotowywane do wysyłek

ćwierć- czy półpalety). Różnego rodzaju standy reklamowe, pełniące zarówno funkcje logistyczne jak i ekspozycyjne, są popularne nie tylko w największych sieciach handlowych. Szeroką popularność

zdołały także opakowania typu SRP – *shelf ready packaging*. To opakowania dedykowane sprzedaży w sieciach handlowych, bezpośrednio z opakowania i bez przekładania produktu na półkę czy regał. Takie

Droga do doskonałości pomiędzy Tobą a Twoimi klientami

FM Logistic, międzynarodowy operator logistyczny, integrator i ekspert wprowadzający efektywne i innowacyjne rozwiązania dla klientów z różnych sektorów rynku. Zapewniający kompleksową ofertę, bezpieczeństwo towarów oraz najwyższą i trwałą jakość świadczonych usług.

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



Rzetelnie, bezpiecznie i wydajnie

Magdalena Luks-Gniewkowska,
Business Development Manager FMCG,
Kuehne + Nagel Sp. z o.o.

Usługi logistyczne dla branży FMCG wymagają rzetelnego, bezpiecznego i wydajnego łańcucha dostaw, dość często wymagającego przewozu z zachowaniem odpowiedniej temperatury na każdym etapie transportu. Jakość przewożonych towarów musi być zachowana, dlatego stałe monitorowanie temperatury i warunków jest niezbędne, by produkty żywnościowe dotarły do finalnego odbiorcy w idealnym stanie. Z naszych obserwacji wynika, że następuje coraz większa decentralizacja centrów logistycznych, a produkcja jest przenoszona do krajów Europy Środkowo-Wschodniej, gdzie koszty pracy są niższe, a połączenia logistyczne coraz lepsze.

podejście pozwala na minimalizację ilości operacji wykonywanych z produktami, co w praktyce przekłada się na zmniejszenie kosztów obsługi procesów sprzedażowych. Zarówno SRP jak i PoS znajdują swoje odzwierciedlenie w procesach logistycznych

w opakowania typu SRP czy przygotowanie PoSów dołączyły zatem do długiej listy „zadań” obsługiwanych w magazynach i centrach dystrybucyjnych w ramach szerokiej gamy usług VAS.

Operator wspiera elastyczność

Popularność outsourcingu logistycznego w branży FMCG wynika m.in. z zauważalnych korzyści takiej formy zarządzania. Wsparcie usługodawcy zewnętrznego cennie jest za możliwość zapewnienia większej elastyczności działania i – co za tym idzie – możliwość bardziej efektywnego wspierania na przykład sezonowości produkcji czy sprzedaży.

Jak zmieniają się wymagania branży FMCG w zakresie obsługi procesów logistycznych? O konkretnych wymaganiach decyduje często konkretna grupa produktowa. Za przykład takiej *customizacji* posłużyć tutaj może współpraca DB Schenker Logistics z Grupą Ambra. Jej historia sięga lat 90, kiedy to produ-



Rozbudowane procesy logistyczne, przetwarzanie dużej liczby danych czy stale rosnące wymagania – to wszystko sprzyja wdrażaniu innowacji. I nie chodzi tu wyłącznie o narzędzia służące nadzorowi nad realizowanymi przewozami, ale o szeroką paletę rozwiązań

Ciągła walka o klienta realizowana jest bardzo często przede wszystkim ceną, co z kolei powoduje ciągłą presję na obniżanie poziomu kosztów. A każda, nawet najdrobniejsza oszczędność to przy dużej skali działania konkretna kwota.

– często bowiem to właśnie magazyn staje się miejscem, gdzie dedykowane nośniki produktów czy opakowania zbiorcze są przygotowywane, a jednostki ładunkowe – formowane i przygotowywane do wysyłek. Przepakowanie ze zwykłych kartonów

cent realizował dystrybucję krajową samodzielnie, przy wsparciu kilku spedytorów zewnętrznych. Stopniowy rozwój współpracy z operatorem logistycznym przy dystrybucji doprowadził do wyoutsourcingowania także prowadzenia magazynu centralnego, a dziś operator obsługuje logistykę także dla spółki córki. – *Na przestrzeni lat poznawaliśmy specyfikę branży naszego klienta i jego potrzeby. Dzięki tej wiedzy, udało nam się zbudować kompleksową ofertę, w skład której wchodzi m.in. dystrybucja krajowa i transport międzynarodowy (lądowy, lotniczy, oceaniczny). Zapewniamy także magazynowanie oparte na zaawansowanym systemie informatycznym, który wspiera zarządzanie partiami i rocznikami win, jak również datami przydatności produktów. Oferujemy także usługi dedykowane, etykietowanie, banderolowanie oraz co-packing. Od 2013 r. magazyn centralny w Teresinie działa w warunkach składu podatkowego obsługiwanego przez DB Schenker – mówi Andrzej Słomiński, szef obsługi logistycznej w Magazynie Logistycznym DB Schenker w Teresinie. W ramach współpracy operator świadczy*



Poprawa komfortu i bezpieczeństwa pracy

Agnieszka Walawender, kierownik
marketingu i PR, FM Logistic

Na całym świecie, także i w naszym kraju, coraz większy nacisk kładzie się na automatyzację pracy w magazynach logistycznych. W Polsce wciąż siła robocza jest stosunkowo tania, dlatego za większością czynności związanych z projektami *copackingowymi* czy *comanufacturingowymi* nadal stoją ludzie. Jednak i tu obserwować możemy zdecydowaną zmianę podejścia. W FM Logistic od dłuższego czasu wykorzystywane są innowacyjne narzędzia usprawniające procesy logistyczne, a jednocześnie ułatwiające pracę. Dobrym przykładem może być stworzony we współpracy z firmą Balea system kompletacji zamówień typu *put to light*, czy też skonstruowany z Axys Robotique moduł rozcinania opakowań zbiorczych, wykorzystywany przy operacjach *copackingowych*. Główną motywacją do wdrożenia takich rozwiązań jest poprawa komfortu i bezpieczeństwa pracy.



Odpowiednie miejsce, czas i koszty

Dariusz Szczerbiński, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta, Ekol Polska

Firmy FMCG wymagają skrócenia czasu dostaw swoich produktów do odbiorców finalnych. W dzisiejszych, tak dynamicznych czasach, kluczowym nie jest, gdzie produkt został wyprodukowany, ale za to gdzie zostanie skonsurowany, tym samym priorytetem staje się pytanie jak dostarczyć produkt w odpowiednie miejsce, w odpowiednim czasie i po odpowiednich kosztach. Firmy branży FMCG wymagają też coraz krótszego czasu awizacji, co może być zapewnione tylko przez specjalistycznych operatorów logistycznych, z szerokim wachlarzem usług komplementarnych, jakim jest Ekol.



Popularność outsourcingu logistycznego w branży FMCG wynika m.in. z zauważalnych korzyści takiej formy zarządzania. Wsparcie usługodawcy zewnętrznego cenione jest za możliwość zapewnienia większej elastyczności działania i bardziej efektywnego wspierania na przykład sezonowości produkcji czy sprzedaży

m.in. usługi *copackingowe*, a klientowi dedykowany jest także system informacyjny, zapewniający wsparcie dla specyficznych potrzeb produktu (wspomniane zarządzanie partiami, rocznikami czy datami przydatności). Usługi dopasowane są także do sezonowości popytu. Wahań poziomu sprzedaży nieobce są branży wina, a widać je chociażby po sprzedaży wina musującego.

Jakie korzyści przyniosło klientowi przekazanie usług firmie zewnętrznej? Nie były to wyłącznie krótkofalowe oszczędności „księgowo”, współpraca przełożyła się bowiem na zmiany o charakterze strategicznym. – Przekazanie logistyki DB Schenker Logistics wpłynęło na zmianę procesów biznesowych w Grupie Ambra, dotyczy to zarówno organizacji logistyki magazynowej, optymalizacji kosztów jak i systemu dostaw. Dostęp do rozbudowanej sieci DB Schenker Logistics umożliwia dystrybucję towaru na terenie całego kraju w syste-

mie 24-godzinnym. Ponadto transport odbywa się 6 dni w tygodniu, co wpływa na dostępność towarów na półkach sklepowych i u finalnych odbiorców. Korzyścią jest także optymalizacja procesów magazynowych, dzięki wprowadzeniu zaawansowanych rozwiązań informatycznych. Pozwala to na efektywne zarządzanie towarem w podziale na partie i roczniki oraz kilkukrotną redukcję liczby błędów popełnianych przy kompletowaniu. Powierzenie logistyki doświadczonemu partnerowi pozwala także minimalizować ryzyko dotyczące kwestii operacyjnych i umożliwia zmianę kosztów stałych na tzw. pakiet kosztów zmiennych, co w pozytywny sposób wpływa na prowadzony biznes – wyjaśnia Andrzej Słomiński.

Outsourcing – nie tylko dla największych

Kto dziś korzysta z outsourcingu usług logistycznych? Wśród klientów największych

operatorów logistycznych nie brakuje firm z sektora FMCG. – Firma Kuehne + Nagel od wielu lat obsługuje branżę FMCG, zapewniając kompleksowe, a zarazem elastyczne i dopasowane do potrzeb klientów rozwiązania logistyczne. W Polsce świadczy usługi w zakresie logistyki kontraktowej dla firmy Danone w dwóch magazynach z temperaturą kontrolowaną oraz dla firmy Unilever w jednym z większych magazynów, zlokalizowanych w centralnej Polsce. W zakresie usług spedycyjnych Kuehne + Nagel



COLIAN Logistic

Partnerstwo i zaufanie

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

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

Dział handlowy
Tel. 510-164-131

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



**Oddziały
w Polsce**

kontynuuje zarządzanie eksportem wódki Sobieski drogą morską z Polski na rynek USA. Ponadto dostarcza usługi magazynowania i przewozów z portu do magazynów Kuehne + Nagel oraz odpowiada za odprawę celne. Kolejnym przykładem jest firma Hochland, dla której Kuehne + Nagel opracowało dedykowane rozwiązania, oparte

know-how firmy Ekol w zakresie obsługi tej branży – tłumaczy Dariusz Szczerbiński, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta w Ekol Polska.

– Usługi świadczone dla branży FMCG i sieci handlowych to core biznes FM Logistic. Firma posiada know-how poparty wieloletnim doświadczeniem zdo-

realizowanymi przewozami, ale o szeroką paletę rozwiązań – od transportu bliskiego, poprzez realizację procesów magazynowych, na kompleksowych narzędziach informatycznych do nadzoru całego procesu logistycznego skończywszy.

– Klienci z branży FMCG oczekują innowacji i są z całą pewnością tym sektorem, który bardzo chętnie korzysta z wprowadzanych na rynek innowacji w zakresie technologii, systemów czy narzędzi, by zapewnić optymalizację procesów i wprowadzić oszczędności kosztów logistycznych. Klienci z branży FMCG, którzy działają na skalę globalną bardzo często budują strategię i łańcuchy dostaw oparte na logistyce zintegrowanej, by monitorować i optymalizować przepływy towarów – mówi Magdalena Luks-Gniewkowska.

Jak zmieniają się wymagania branży FMCG w zakresie obsługi procesów logistycznych? Automatyzacja procesów i wdrażanie innowacji to tendencje wyraźnie widoczne w branży FMCG. Dotyczy to także autonomicznych rozwiązań transportu wewnętrznego. – Ciekawym przykładem najnowszych rozwiązań testowanych w FM Logistic są automatyczne, bezzałogowe pojazdy Automated Guided Vehicles (AGV), zaprogramowane tak, by bezkolizyjnie i sprawnie poruszać się w przestrzeni magazynowej. Choć wydaje się to nie-

Zaopatrzenie sieci i placówek handlowych wymusza konieczność obsługi wielu różnych grup towarów. One same mają często także odmienne potrzeby, chociażby w zakresie temperatury.

na regularnych wysyłkach towarów drogą morską oraz umożliwiło wysyłkę towarów drogą lotniczą w przypadku nagłych zamówień – mówi Magdalena Luks-Gniewkowska, Business Development Manager FMCG w Kuehne + Nagel Sp. z o.o.

Branża FMCG pozostaje łakomym „kąskiem” dla operatorów logistycznych, nie tylko ze względu na duży zakres wolumenu obsługiwanych ładunków. Jaką ofertę dedykowaną branży FMCG mają dziś operatorzy logistyczni i co mogą zaoferować swoim obecnym i potencjalnym klientom?

bywanym na międzynarodowych rynkach. Między innymi dzięki temu udało nam się stworzyć kompleksowe, dopasowane do indywidualnych oczekiwań klientów rozwiązania. Jednym z takich conceptów są platformy multiklientckie FM Logistic, pozwalające na zwiększenie efektywności procesów i redukcję kosztów. To, co zdecydowanie jest naszym atutem to także wysokiej klasy magazyny, w całości projektowane i budowane przez jedną z naszych siostrzanych spółek. Zapewniają one zarówno bezpieczeństwo składowanych towarów, jak i ludzi w nich pracujących – mówi Agnieszka Walawender,



Automatyzacja procesów i wdrażanie innowacji to tendencje wyraźnie widoczne w branży FMCG. Dotyczy to także autonomicznych rozwiązań transportu wewnętrznego

– Firma Ekol, która jest międzynarodowym operatorem logistycznym świadczącym min. usługi transportu intermodalnego, specjalizuje się w obsłudze wielu grup produktowych, również FMCG. Warto dodać, iż blisko 10% naszego obrotu w roku 2015 (który wyniósł 504 milionów euro) wynika z obsługi właśnie tego sektora. W 2015 otrzymaliśmy też nagrodę w konkursie organizowanym przez Eye for Transport, w dziedzinie „Najlepszy dostawca usług logistycznych dla sektora FMCG”, co z pewnością jest dowodem na skuteczne wykorzystanie

Popularny jest co-packing, czyli tworzenie wszelkiej maści zestawów promocyjnych – od przygotowania i dostawy opakowań po fizyczne przygotowanie produktów w dedykowanych konfiguracjach.

kierownik marketingu i PR w FM Logistic. W odpowiedzi na obecne oczekiwania klientów operatorzy muszą zapewniać kompleksową ofertę, pozwalającą na efektywne zarządzanie wszystkimi ogniwami łańcucha logistycznego. W tego typu koncepcji podstawą jest umiejętność współpracy z wieloma uczestnikami rynku, których celem jest zarówno dostarczenie produktu do klienta, jak i realizacja wszelkich innych procesów związanych z obsługą posprzedażową – dodaje Agnieszka Walawender.

Innowacje – nie tylko do śledzenia temperatur

Rozbudowane procesy logistyczne, przetwarzanie dużej liczby danych czy stale rosnące wymagania – to wszystko sprzyja wdrażaniu innowacji. I nie chodzi tu wyłącznie o narzędzia służące nadzorowi nad

możliwe do szerokiego zastosowania, może stać się standardem w całkiem niedalekiej przyszłości – komentuje Agnieszka Walawender. – Zmienił się sposób komunikacji z rynkiem, firmy z branży FMCG mówią już nie tylko o swoich produktach, ale często dla uzyskania przewagi konkurencyjnej, wykorzystują kampanie społeczne m.in. związane z ekologią. Można, więc powiedzieć, że dla niektórych firm z branży FMCG ważnym jest, aby również transport był ekologiczny, i taki też jest oferowany przez Ekol – szybki i ekologiczny. Operatorzy logistyczni, np. Ekol, oferują kompleksową ofertę logistyczną dla firm z branży FMCG – m.in. transport, obsługę celną, magazynowanie czy VAS. W Ekol staramy się nie narzucać naszych rozwiązań, a raczej uważnie wsłuchiwać się w rynek – podsumowuje Dariusz Szczerbiński. ◀

dr Marcin Jurczak

Optymalnie, elastycznie, na czas

Dobra szybkozbywalne, czyli Fast Moving Consumer Goods (ang. FMCG), stawiają przed operatorami logistycznymi najwyższe wymagania. Sprawność, elastyczność, a przy tym efektywność w zakresie realizowanych zleceń niezmiennie stanowią przewagę konkurencyjną na rynku usługodawców z branży TSL. Ścisła współpraca z sektorem handlowym i nieprzerwana koordynacja działań wspomaganych elektronicznymi systemami logistycznymi to klucz do sukcesu w działaniach na rzecz konsumentów.

Hasło „FMCG” kojarzone jest przeważnie z produktami spożywczymi. Do tej grupy towarów zaliczane są jednak także artykuły higieniczne, kosmetyki, środki kosmetyczne, papierosy czy alkohol. Według danych GUS szacuje się, że jeszcze w tym roku rynek ten osiągnie wartość 250 mld zł. Tak szeroka gama dóbr o zróżnicowanej specyfice w zakresie przechowywania i transportu stanowi wyzwanie dla firm logistycznych, szczególnie specjalizujących się w logistyce kontraktowej.

Duże wymagania

– Do kategorii dóbr szybkozbywalnych należą towary, które kupuje każdy z nas. Z tego względu branża FMCG jest zaliczana do najbardziej dynamicznych i odpornych na kryzys. Wysoka substytucyjność takich produktów powoduje jednak dużą konkurencyjność między producentami, a co za tym idzie, podwyższa wymagania stawiane wobec operatorów logistycznych – mówi Aleksandra Waclawczyk, logistics project manager w Seifert Polska.

Klienci oczekują elastyczności, terminowości przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej jakości i niskiej ceny świadczonych usług. Kombinacja ta z różnym skutkiem realizowana jest w rzeczywistości.

– Partnerska relacja między klientami a usługodawcami to kluczowa kwestia wpływająca na powodzenie współpracy biznesowej. W dłuższej perspektywie czasu oczekują oni głównie obniżki kosztów, co szczególnie ważne jest w okresie kryzysu.

Klienci oczekują elastyczności, terminowości przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej jakości i niskiej ceny świadczonych usług. Kombinacja ta z różnym skutkiem realizowana jest w rzeczywistości.

W Seifert Polska znając specyfikę procesów naszych kontrahentów, dążymy do optymalizacji wykorzystania powierzchni, systemów składowania oraz używanego sprzętu – podkreśla Aleksandra Waclawczyk.

Rozwiązania dla FMCG

Niezbędne do usprawniania działań na rzecz sektora dóbr szybkozbywalnych są technologie wykorzystywane w procesie magazynowania i transportu, takie jak WMS/TMS (Warehouse/Transport Management System). Dedykowane oprogramowanie, dzięki zastosowaniu skomplikowanych rejestrów, kodów i etykiet, umożliwia precyzyjne zarządzanie ładunkami oraz

ich trasą, uwzględniając bieżące zapotrzebowanie w placówkach handlowych oraz datę przydatności do spożycia w przypadku towarów świeżych.

– Sprawność systemów informatycznych typu WMS, integracja z oprogramowaniem

kontrahenta oraz szybkość wymiany danych między operatorem a klientem, to jedne z kluczowych wymagań stawianych logistyce w branży FMCG – podkreśla Aleksandra Waclawczyk z Seifert Polska.

Rozwiązania dedykowane temu sektorowi determinowane są w dużym stopniu przez czynniki takie, jak termin przydatności do spożycia, sezonowość sprzedaży, akcje promocyjne czy zwiększenie sprzedaży na koniec miesiąca. Wszystkie te elementy w kluczowy sposób wpływają na procesy realizowane dla klientów – im większa i złożona sieć handlowa tym większy nacisk kładziony jest na optymalizację kosztów, czasu oraz elastyczność w reagowaniu na zmiany. ◀

FM Logistic buduje magazyny przyszłości

Jednym z celów, które stawia przed sobą FM Logistic jest nieustanne poszukiwanie rozwiązań pozwalających sprostać nowym wyzwaniom w zarządzaniu łańcuchem dostaw. To leżało u podstaw utworzenia w ramach Grupy FM Działu Automatykacji. Jego zadaniem jest opracowywanie – we współpracy z klientami i firmami partnerskimi – innowacyjnych i optymalizacyjnych rozwiązań o dużej wartości dodanej, wpisujących się w ramy projektu Magazynów Przyszłości.

Uruchomiona w 2010 r. platforma FM Logistic o powierzchni 70 tys. m², usytuowana w Fauverney, niedaleko Dijon, dedykowana jest logistyce produktów spożywczych Grupy Unilever, magazynowanych i przewożonych w temperaturze otoczenia, należących do branży FMCG. W ramach stałego dążenia do doskonałości operacyjnej w zakresie procesów intralogistycznych, podczas pakowania, załadunku i rozładunku FM Logistic opracował – we współpracy z firmą specjalistyczną – moduł rozcinania opakowań zbiorczych.

Moduł rozcinania opakowań zbiorczych

Otwieranie opakowań zbiorczych podczas operacji *copackingu* jest zadaniem powtarzalnym, mogącym stanowić źródło dole-

gliwości mięśniowo-szkieletowych (MSD) i skaleczeń. W centrum logistycznym FM Logistic w Fauverney takim operacjom poddawanych jest 1,2 miliona opakowań rocznie. Pomimo iż w Grupie FM istnieją już urządzenia do półautomatycznego otwierania tych opakowań, Dział Automatykacji FM Logistic postanowił opracować takie, które spełniałoby praktyczne potrzeby:

- rozcinanie opakowań na różnych wysokościach – w zależności od formatu – bez uszkodzenia zawartości, ułatwiające ręczne chwytnie produktów;
- usuwanie i gromadzenie pyłu powstającego podczas rozcinania opakowań;
- dysponowanie kompaktowym i przenośnym urządzeniem, z którego można łatwo korzystać na terenie całego magazynu;

W ramach stałego dążenia do doskonałości operacyjnej w zakresie procesów intralogistycznych FM Logistic opracował – we współpracy z firmą specjalizującą się w integracji zrobotyzowanych linii pakujących – moduł rozcinania opakowań zbiorczych.

Zastosowanie modułu rozcinania opakowań zbiorczych w centrum logistycznym FM Logistic w Fauverney pozwoliło znacząco zwiększyć produktywność operacji *copackingu*. W centrum tym takim operacjom poddawanych jest 1,2 miliona opakowań rocznie





Gniazdo owijania palet składa się z dwóch automatycznych owijarek z igłową perforacją folii, umieszczonych na przenośniku wyposażonym w obrotowe stoły. Odpowiednio rozmieszczone czujniki automatycznie rozpoznają wymiary podstaw palet

- możliwość równoczesnej obsługi kilku linii pakujących;
- stworzenie prostego i przyjaznego dla użytkownika interfejsu człowiek-maszyna.

Spośród specjalistycznych firm FM Logistic do opracowania tego rozwiązania wybrało Axys Robotique, eksperta w zakresie integracji zrobotyzowanych linii pakujących, posiadającego *know-how* w opracowywaniu rozwiązań wykorzystujących roboty przemysłowe.

W efekcie współpracy powstał moduł łączący w sobie szereg zalet:

- narzędzie tnące dostosowujące się do grubości i jakości rozcinanego kartonu, wytrzymujące znaczne obciążenia mechaniczne;
- całkowite wyeliminowanie konieczności otwierania opakowań przez pracowników, dzięki któremu nastąpiła zdecydowana poprawa warunków pracy;
- proste programowanie modułu (zmiana formatu opakowania) umożliwiające szybkie opanowanie wszystkich funkcji urządzenia oraz łatwą i bezpieczną naprawę;
- znaczące zwiększenie produktywności operacji *copackingu*.

Zalety urządzenia pod względem ergonomii, bezpieczeństwa i kompaktowej budowy zdecydowały, że trafi ono do wszystkich centrów FM Logistic. Równocześnie Dział Automatykacji pracuje nad wzbogaceniem modułu o nowe funkcje.

Inne rozwiązania optymalizacyjne

To nie jedyne ostatnio wprowadzone przez FM Logistic rozwiązanie optymalizacyjne,

cechujące się ergonomią i produktywnością. To też:

- depaletyzator kartezyjański sprzężony z układem obsługiwanych przez sterownik przenośników. Zapewnia automatyczny rozładunek palet przy dowolnej konfiguracji warstw, bez żadnej uprzedniej regulacji, przy równoczesnym, systematycznym zasilaniu jednej lub kilku linii pakowania;
- scentralizowane gniazdo owijania palet składające się z dwóch automatycznych owijarek z igłową perforacją folii,

równocześnie sześć produktów i odkłada na przenośnik partiami po dwa lub trzy, w celu podania do etykieciarki;

- platforma przeładunkowa Autodock wyposażona w pomost z urządzeniem poziomującym i odbojnikami. Ponieważ jest usytuowana na zewnątrz magazynu, ułatwia to jego ogrzewanie i ochronę. Pozwoliła na skrócenia czasów załadunku i rozładunku dzięki automatyzacji całego systemu, zwiększenia liczby przejazdów między zakładem produkcyjnym a magazynem oraz ograniczenie

Jednym z nieodłącznych etapów pakowania jest owijanie palet. W tym celu w centrum logistycznym FM Logistic w Fauverney, każdego roku zużywane jest 4,5 mln metrów bieżących folii.

umieszczonych na przenośniku wyposażonym w obrotowe stoły. Odpowiednio rozmieszczone czujniki automatycznie rozpoznają wymiary podstaw palet, mogą więc owijać palety dowolnego kształtu i wielkości;

- zrobotyzowane ramię firmy Universal Robot. To robot nowej generacji, przeznaczony do współpracy z człowiekiem. Składa się z dwóch standardowych ram wyposażonych w dwa zrobotyzowane ramiona i sprzężonych z nim przenośników, wykonuje powtarzalne czynności o małej wartości dodanej: pierwsze ramię zdejmuje osłonę z opakowania „gotowego do sprzedaży” i odkłada ją na przenośnik odpadów. Drugie – chwytą

i optymalizację wykorzystania środków transportu wewnętrznego w obrębie poszczególnych doków. Dzięki platformie fazy załadunku i rozładunku przebiegają do sześciu razy szybciej niż w przypadku standardowych urządzeń.

Wszystkie te innowacyjne rozwiązania pozwalają FM Logistic oferować klientom, liderom wśród sieci sklepów wielkopowierzchniowych, przemysłowe podejście do *copackingu*. Operator, znany z elastyczności działania, łączy mobilność urządzeń z łatwością adaptacji swoich instalacji, dzięki czemu zapewnia klientom idealne wsparcie podczas akcji promocyjnych, od fazy koncepcyjnej po wstawianie towarów na regały sklepowe. ◀

KK

Palety Inka – idealne rozwiązanie dla eksportu drogą morską oraz lotniczą

Dwiema paletami o formacie kontenerowym firma Inka Paletten zareagowała na znany logistyczny problem, polegający na tym, że wymiary kontenerów ISO oraz formaty powszechnie używanych palet Euro nie są dopasowane.

Klasyczne kontenery morskie są wynalazkiem amerykańskim, podczas gdy paleta Euro to tradycyjny europejski format. Dlatego palety wielokrotnego użytku z europejskiego systemu wymiany w typowych kontenerach, o wymiarach 20 i 40 stóp, są zazwyczaj transportowane z dodatkowymi przesyłkami – nie wypełniają całej dostępnej powierzchni.



Paleta INKA F11 – 1140×1140 mm, o ładowności aż do 1 250 kg

Kontener ISO mierzy wewnątrz 2,34 m szerokości, tak więc jest on o kilka centymetrów za wąski, aby zmieścić trzy palety Euro obok siebie. Powstała w ten sposób wolna przestrzeń musi zostać wypełniona mniejszymi przesyłkami, co znacznie utrudnia załadunek oraz wyładunek towaru.



Plan załadunku – kontener 40 stopowy załadowany 31 paletami F76 760×1140 mm

Inka F76 i F11 – łatwiej i szybciej

Łukę tę wypełniają dwa kontenerowe formaty palet firmy Inka. Palety F76 oraz F11 mają wymiary 760×1140 mm oraz 1140×1140 mm. Dwie kwadratowe palety F11 lub trzy palety F76 są dopasowane do szerokości kontenera, co pozwala zaoszczędzić ceną powierzchnię. A ponieważ nie będzie potrzebny dodatkowy ładunek, który w innym przypadku jest niezbędny do zapelnienia wolnej przestrzeni, przeładunek przebiega łatwiej i szybciej.

Transport drogą lotniczą w zgodzie z przepisami

Lekkie palety Inka we wszystkich formatach spełniają również nowe, zastrzone przepisy dotyczące bezpieczeństwa transportu lotniczego. Wszystkie palety Inka, które obciążone są ładunkiem na całej powierzchni i zabezpieczone specjalną taśmą lub w całości – razem z nóżkami – owinięte folią, stanowią całkowicie bezpieczny ładunek. Niemożliwe jest, aby przy tak szczelnie owiniętej przesyłce, jeśli nie ma żadnych uszkodzeń, ukryć jakiegokolwiek niebezpiecznych substancji w nóżkach palet. Tak przygotowane przesyłki nie będą również ponownie kontrolowane – pod warunkiem, że wysyłająca je firma jest zarejestrowana w Departamencie Lotnictwa (Urząd Lotnictwa Cywilnego). <

INKA
PALETTEN

Inka Paletten GmbH (Niemcy) jest największym europejskim producentem palet jednorazowego użytku z siedzibą w Siegersbrunn koło Monachium.

Palety produkowane są w Oberrot w Niemczech, w Ermelo w Holandii jak również w USA.

Firma posiada rozbudowaną międzynarodową sieć dostawców, co umożliwia bezproblemową dystrybucję na całym świecie.



✓ ISPM 15



Paleta Inka jest w 100% przystosowana do transportu drogą lotniczą

FachPack 2016

Targi Fachpack

Serdecznie zapraszamy do odwiedzenia stoiska firmy Inka Paletten podczas targów Fachpack 2016, 27-29 września 2016 w Nurembergu/Niemcy, hala 7 – stoisko 7-218.

Więcej informacji o firmie Inka Paletten: www.inka-paletten.com i info@inka-paletten.com

Wyznaczamy standardy usług dla transportu.



Standardy usług wprowadzone przez OCRK w ostatnim czasie to między innymi:

- ✓ Wykorzystanie systemów telematycznych GPS w kierunku **przeciwdziałania nadużyciom**, polegającym na zawyżaniu ilości innych prac rejestrowanych na kartach kierowców.
- ✓ Zapisy w regulaminach pracy/obwieszczeniach polegające na **wprowadzeniu procedur** wykorzystujących współczynnik „innej pracy” do „jazdy” w celu optymalizacji czasu pracy kierowców.
- ✓ Stworzenie kompletnej procedury dotyczącej rozliczania **płacy minimalnej w Niemczech**, potwierdzonej pozytywnie zakończonymi kontrolami niemieckiego Urzędu Celnego.
- ✓ Tworzenie kompletu dokumentów koniecznych **podczas kontroli MiLoG**.
- ✓ Usługa **Telefonu interwencyjnego 24h**, która całodobowo przez siedem dni w tygodniu umożliwia kontakt kierowcy z specjalistą OCRK w sytuacjach awaryjnych.
- ✓ Systemy komputerowe dla firm (OCRK Plus) pozwalające na bieżąco i w prosty sposób analizować oraz planować czas pracy zgodnie z polskimi i europejskimi regulacjami.

Zaufało nam już 1700 firm transportowych, powierzając rozliczanie czasu pracy ponad 13 000 kierowców.

Sprawdź!



801 006 301

Zadzwoń i umów się na bezpłatną prezentację usług w Twojej firmie.
Gwarancja odpowiedzialności finansowej za świadczone usługi.

www.ocrk.pl

Francuska przerwa

Początek 2016 r. w mediach transportowych należy do Francuzów. Dekret nr 2016-418 z 7 kwietnia, dostosowujący francuski kodeks pracy do przedsiębiorstw transportowych delegujących pracowników zatrudnionych w transporcie drogowym, ujrzał już światło dzienne. Do problemów wynikających z braku możliwości realizacji regularnych odpoczynków tygodniowych w pojazdach na terenie Francji, należy dołączyć temat odbierania przerw w jeździe w trakcie podróży załogi w sposób odmienny niż dopuszczają to przepisy wspólnotowe (oraz praktyka wszystkich służb kontrolnych na terenie Europy).



Jakub Ordon

Gdyby praktyka francuskich służb kontrolnych kończyła się formą pouczenia czy przestrogi, (wiemy, że tak się działo) problem by nie istniał, ale w przestrzeni medialnej zaczęło mówić się o konkretnych karach, jednak nikt nie potrafił jednoznacznie wskazać podstawy prawnej tych kar, zatem w grę wchodzi kolejna interpretacja przepisów.

Niewątpliwie dążenie administracji kontrolnej na terenie Francji do nadinterpretacji przepisów wynika z przymuszenia wszystkich przybyłych z zewnątrz, w tym polskich kierowców zawodowych, do przepisów lub prawa zwyczajowego, obowiązujących wyłącznie na terenie Francji, np. wiadome jest, że Francja to jedyny kraj w Europie, w którym obowiązuje 35-godzinnym tydzień pracy¹, a to będzie miało swoje odzwierciedlenie w przyjętym do

rozliczeń modelu płacy minimalnej pracowników delegowanych (w tym Polaków). Francja, jako państwo opiekuńcze, *assistante sociale*, z uwagi na dominującą rolę, jaką pełni wobec swoich obywateli, oferuje tzw. minima socjalne w postaci różnego

Francuzi mogą zaostrzać przepisy

Francuzi mogą tworzyć przepisy „ostrzejsze” niż te wskazane w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 PEiR z dnia 15 marca 2006 r.², wyjątek od reguły opisany został

Państwo Członkowskie może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6–9 w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium.

rodzaju zasiłków i zapomóg, uwzględniając szczególnie humanitarne warunki, np. dla coraz liczniejszej imigracji. Stąd dążenie

w art. 11 rozporządzenia. Przyjęto, że Państwo Członkowskie (Francja, Polska itd.) może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6–9 w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium. Państwo Członkowskie uwzględnia przy tym odpowiednie układy zbiorowe lub inne porozumienia pomiędzy partnerami społecznymi.

Zatem rozporządzenie 561/2006 to wyłącznie zbiór minimalnych wymagań i jeśli zakłada się, że po czterech i pół godzinach prowadzenia pojazdu kierowca winien mieć przerwę w jego prowadzeniu przez okres np. 45 minut, to przepisy francuskie mogą ustalać np. długość prowadzenia pojazdu w krótszym wymiarze np. 3-godzinnym i konieczność odebrania przerwy. Służby kontrolne, w przypadku gdyby istniały takie wewnętrzne przepisy, bez



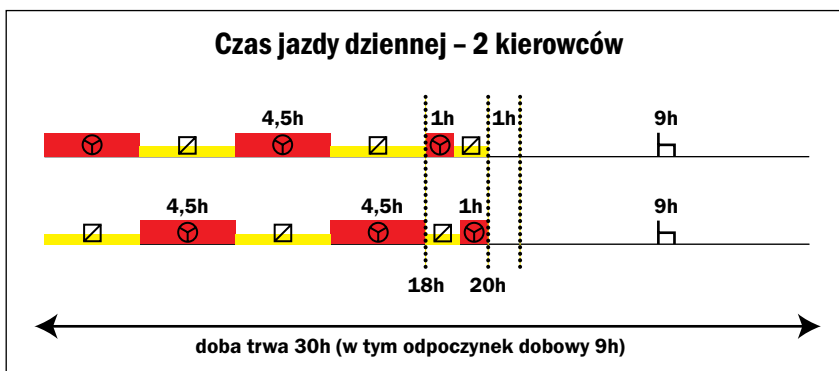
Dążenie administracji kontrolnej na terenie Francji do nadinterpretacji przepisów wynika z przymuszenia wszystkich przybyłych z zewnątrz, w tym polskich kierowców zawodowych, do przepisów lub prawa zwyczajowego, obowiązujących wyłącznie na terenie Francji

¹ Zasada 35 godzinnego tygodnia pracy miała być wg rządów socjalistów (rok 1997) jednym z elementów walki z bezrobociem poprzez stworzenie dodatkowych miejsc pracy dzięki zmniejszeniu wymiaru godzin pracy. Obecnie trwają dążenia do zmiany tego wymiaru.

służb kontrolnych administracji państwowej do zachowania istniejących prosocjalnych przepisów, a nawet do narzucenia tego modelu innym państwom.

² ROZPORZĄDZENIE (WE) nr 561/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY, z dnia 15 marca 2006 r., w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

problemu mogłyby egzekwować (karać) realizację tego „zaostżenia”. Oczywiście przepisy wspólnotowe dopuszczają takie rozwiązania, jednak wyłącznie wobec kierowców lokalnych (francuskich) lub tych realizujących przewozy wewnątrz krajowe (np. kabotaż), albowiem jednoznacznie art. 11 rozporządzenia wskazuje, że przepisy niniejszego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do kierowców uczestniczących w transporcie międzynarodowym. Zatem nadrzędność przepisów rozporządzenia 561/2006 nad przepisami lokalnymi – francuskimi – ma tu decydujące znaczenie w rozstrzygnięciu, a głównie w istnieniu podstawy prawnej kary. Poszukując tego „naruszonego” przepisu dotyczącego przerw w jeździe w czasie pracy załogi kierowców należy zatem sięgnąć do rozporządzeń 561/2006²; 165/2014³ oraz dyrektywy 2002/15/WE⁴, a nie przepisów francuskich.



Nadrzędność przepisów rozporządzenia 561/2006 nad przepisami lokalnymi – francuskimi – ma decydujące znaczenie w rozstrzygnięciu, a głównie w istnieniu podstawy prawnej kary.

Oręż do walki z karą

Analiza poszczególnych artykułów daje, niestety, możliwość interpretacji przepisów. Mowa tu o regulacji artykułu 34 – Użytkowanie kart kierowcy i wykresówek. W ustępie 5 lit. b wskazano, że kierowcy obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:



Dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem czas spędzony obok kierowcy lub na kuszecie rejestrowany jest jako gotowość. W tym samym czasie kierowca, mimo iż rejestruje gotowość, to i tak realizuje okres przerwy w jeździe oraz w pracy

(🛠️) pod symbolem: „inna praca”, która oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim;

(🚚) pod symbolem: „okresy gotowości” zgodnie z definicją w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE;

(🛏️) pod symbolem: przerwy lub odpoczynek.

³ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

⁴ DYREKTYWA 2002/15/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 11 marca 2002 r., w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

Skupiając się wyłącznie na w/w oznaczeniach zamieszczonych w rozporządzeniu 165/2014 r., należy przyjąć, że w żadnym przypadku przerwa w jeździe/pracy nie powinna być rejestrowana jako okres gotowości i z tego założenia wyszły służby kontrolne zapo-



WAŻNA AUKCJA INTERNETOWA

na zlecenie likwidatorów, z powodu **ZAMKNIĘCIA** dużego

centrum dystrybucyjnego w Belgii





UKŁADNICE MAGAZYNOWE „FKI Logistex Cleco”; napędzane przenośniki rolkowe o długości od 6 do 25 m; 7 x wózki paletowe podnośnikowe (nożycowe) „Logitrans” EHL 1004; wzmocnione regały „Redirack”; **10 x REGAŁY PALETOWE** clip-in „Mecalux” 80, 16 wsporników, wym. 8800 x 1100 mm oraz 75 belek (trawersów) wym. 2800 x 80 mm, max. 1400 kg/poziom, max. 9600 kg/sekcja; przenośnik ważący „Garvens”; stoły do pakowania; **24 x REGAŁY MAGAZYNOWE** „Nedcon” ML3 do drobnych towarów, 24 sekcje z 27 wspornikami, 9650 x 1200 mm, max. 180 kg/sekcja; kosze do transportu drobnych towarów; owijarki „Strapex”; **PLATFORMY** do podwyższonego składowania; itd.

ZAKOŃCZENIE: Czwartek **24 MAJA** od godz. 14.00

Oglądanie: Czwartek 19 Maja od godz. 9.00 do 16.00
Klein Mechelen 18a - 2880 Bornem (Belgia)
Zdjęcia / katalog na naszej stronie internetowej:

www.TroostwijkAuctions.com

minając o współistniejących przepisach doprecyzowujących tę skomplikowaną materię. Równorzędnie do w/w rozporządzenia istnieje rozporządzenie 561/2006, które w słowniku pojęć (art. 4 – definicje) wskazuje, że:

- ▶ „przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;
- ▶ „okresy gotowości” to te zdefiniowane w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE, a to zaś oznacza, że odnosi się je do dwóch przypadków, mianowicie „okresy gotowości” oznaczają:
 - okresy inne niż te odnoszące się do przerw i okresów odpoczynku, pod-

- dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, jadących w zespole, czas spędzony na siedzeniu obok kierowcy lub na kuszecie, gdy pojazd jest w ruchu.

Zatem przy wiernym tłumaczeniu rozporządzenia 561/2006, zarówno na język francuski jak i polski, nie powinny występować jakiegokolwiek różnice w zrozumieniu w/w definicji. Stąd istniejąca właściwa wykładnia przepisu związana z art. 7 rozporządzenia, gdzie wskazano, że po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny, kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku. Skoro przerwa, zgodnie

jako gotowość. W tym samym czasie kierowca, mimo iż rejestruje gotowość, to i tak realizuje okres przerwy w jeździe oraz w pracy. Takie stanowisko zostało wprost wyrażone w polskich przepisach i szeregu innych obowiązujących na terenie wspólnoty ustaw, zgodnych z rozporządzeniem 561/2006 i dyrektywą 2002/15/WE. Z Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.), która nie narusza postanowień przepisów unijnych⁵, możemy zatem przytoczyć zapisy dotyczące aktywności kierowcy w załodze, również w przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, a czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru⁶.



Jeżeli przerwa, zgodnie z definicją, jest okresem, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać pracy, to tym samym może pozostawać na przerwie w pojeździe lub poza nim, ważne jedynie by nie realizował wcześniej wspomnianych czynności, czyli „jazdy” lub „innych prac”

czas których pracownik wykonujący czynności związane z przewozem nie jest zobowiązany pozostawać na swoim stanowisku pracy, ale musi być dostępny, aby odpowiedzieć na każde wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy lub wykonania innej pracy. W szczególności do takich okresów gotowości należą okresy, w których pracownik wykonujący czynności związane z przewozem towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub koleją, jak również okresy oczekiwania na granicy lub wynikające z zakazu ruchu. Okresy te i ich przewidywalna długość będą z góry znane pracownikowi wykonującemu czynności związane z przewozem – albo przed odjazdem, albo tuż przed właściwym rozpoczęciem odnośnego okresu lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich;

z definicją, jest okresem, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać pracy, to tym samym może pozostawać na przerwie w pojeździe lub poza nim, ważne jedynie by nie realizował wcześniej wspomnianych czynności, czyli „jazdy” lub „innych prac”.

Dyspozycja czy przerwa

Kierowca w czasie pracy w załodze z oczywistych względów rejestruje aktywność w formie prowadzenia pojazdu, a jego kolega siedzący obok winien rejestrować okres przerwy zarówno podczas jazdy jak i w pracy, ponieważ nie wykonuje ani jednego, ani drugiego. Dlaczego zatem jego obowiązkiem jest rejestracja „okresu gotowości” na karcie lub wykresówce w przypadku, gdy pojazd jest w ruchu? To wynika wprost z w/w definicji i tego szczególnego przypadku, gdy dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem czas spędzony obok kierowcy lub na kuszecie rejestrowany jest

Niepotwierdzone informacje

Na kanwie takiej „właściwej” interpretacji przerwy w jeździe w przypadku pracy załóg, Komisja Europejska rozpoczęła dochodzenie dotyczące francuskiej „niewłaściwej” interpretacji przepisu. Sprawa swój „prawdopodobny finał” miała w 26 kwietnia 2016 r., w Brukseli, gdzie na zorganizowanym przez „Enforcement Working Group established under the Committee on Road Transport” spotkaniu, reprezentant francuskiego Ministerstwa Transportu złożył oświadczenie⁷, że procedura nakładania grzywnien (za brak przerwy w jeździe/pracy w przypadku, gdy kierowca pracujący w załodze siedzi na fotelu pasażera i rejestruje tę czynność w formie gotowości) nie będzie kontynuowana na terenie Francji. Mamy nadzieję, że rzekoma obietnica przedstawiciela Ministerstwa Transportu zostanie wprost przełożona na kontrole drogowe i temat braku przerw u kierowców jeżdżących w załodze po Francji zostanie zakończony raz na zawsze, a powyższy przedstawiony model pracy kierowców w ruchu międzynarodowym będzie możliwy do wykonania na terenie Francji. ◀

Jakub Ordon,

Ekspert Ogólnopolskiego Centrum
Rozliczania Kierowców
www.ocrk.pl

⁵ Art. 3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i Umowie AETR.

⁶ Art. 9.1. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. 2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13. 3. W przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

⁷ Źródło: <http://guretruck.com/News/pl>

W poszukiwaniu frachtów...

Słaby początek 2016 roku dla rynku transportowego

Pierwszy kwartał tego roku okazał się niezwykle trudny dla branży transportowej. Tak wynika z aktualnych danych barometru transportowego TimoCom. W pierwszych trzech miesiącach stosunek ilości frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych wyniósł zaledwie 30:70.

Wydaje się jednak, że wraz z wyższymi temperaturami również rynek transportowy ulega powolnemu odmrożeniu.

Rok 2016 rozpoczął się spadkiem udziału frachtów w całej Europie. Z końcem stycznia plasował się na poziomie 36%, a więc o 6 punktów procentowych poniżej wartości z minionego roku.

Sytuację tę prognozowało Stowarzyszenie Logistyczne w Niemczech (BVL) w swoim wskaźniku logistycznym na 1. kwartał. – *Kryzys finansowy, kryzys w Grecji, chęć wystąpienia z Unii Euro-*

kosztownych wyzwań i konieczności zmian procesów. Do tego dochodzi jeszcze niepewność o międzynarodowy rozwój gospodarki i intensywność transformacji cyfrowej – napisano.

Utrudniony przepływ towarów

Jednak branżę transportową czekało dalsze załamanie. W lutym stosunek frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych na rynku transportowym wynosił 21% do 79%. Tym samym był to najtrudniejszy miesiąc na przełomie ostatnich 5 lat. – *Dostrzegamy tu skutki wyzwań, na jakie narażona jest branża transportowa i logistyczna od wielu miesięcy. Ryzyko zagrożenia terrorystycznego, a przede wszystkim kryzys związany z napływem uchodźców doprowadziły do tego, że granice, także w strefie Schengen, znów zostały zamknięte. W związku z tym swobodny dotychczas przepływ towarów, jest dziś utrudniony – mówi Marcel Frings, Chief Representative firmy TimoCom.*

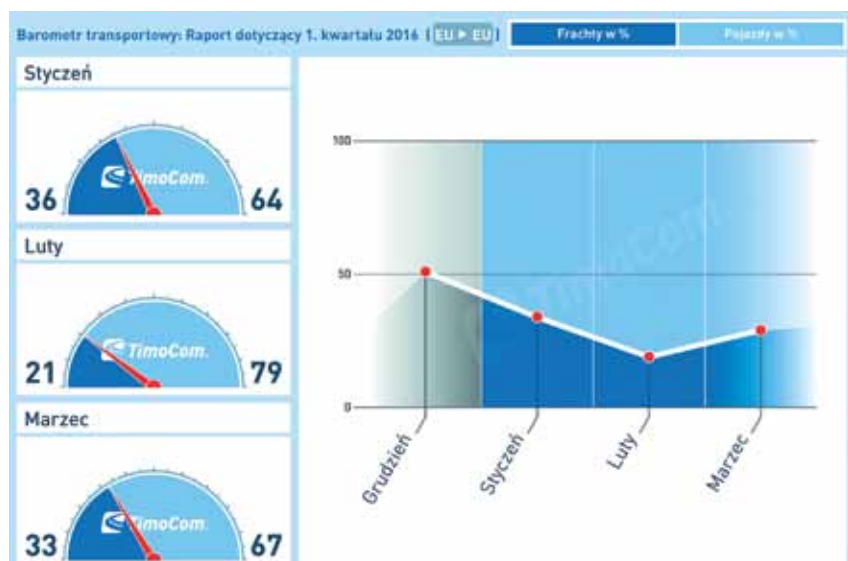
Kryzys finansowy, kryzys w Grecji, chęć wystąpienia z Unii Europejskiej Wielkiej Brytanii i Grecji, kryzys związany z napływem uchodźców – lista nowych historycznych wydarzeń, które odcisnęły piętno na gospodarce jest długa.

pejskiej Wielkiej Brytanii i Grecji, kryzys związany z napływem uchodźców – lista nowych historycznych wydarzeń, które odcisnęły piętno na gospodarce jest długa. Niepewność związana ze wzmożonymi kontrolami granicznymi w strefie Schengen wzbudza ostrożność wśród usługodawców logistycznych. Spodziewają się oni nowych,

Widoczna tendencja zwyżkowa

Tradycyjnie w marcu zapotrzebowanie na transport wzrosło. Pierwsze wiosenne promienie słońca miały pobudzający wpływ na rynek transportowy. Udział frachtów wzrósł o 12 punktów procentowych, by osiągnąć poziom 33% (40% w 2015 r.) i tym samym wyznaczył kurs dla nadchodzących miesięcy. – *Nawet jeśli Instytut Badań nad Gospodarką zarejestrował pogorszenie sytuacji gospodarczej w Europie na początku roku, to od tego momentu powinno nastąpić jej ożywienie. Wynika to z faktu, iż ludzie będą więcej czasu spędzać na świeżym powietrzu. Z reguły ma to także bezpośredni wpływ na europejski rynek transportowy. Spodziewamy się, że w nadchodzących tygodniach na platformie TimoCom pojawi się jeszcze więcej zleceń – mówi Marcel Frings.*

Już pod koniec marca doszło do wyrównania ilości ofert frachtów w stosunku do wolnych przestrzeni ładunkowych. Pozostaje tylko pytanie, czy w drugim kwartale ten trend na rynku transportowym przyberze na sile. <



Tradycyjnie w marcu zapotrzebowanie na transport wzrosło. Udział frachtów wzrósł o 12 punktów procentowych, by osiągnąć poziom 33% (40% w 2015 r.) i tym samym wyznaczył kurs dla nadchodzących miesięcy



Więcej informacji o TimoCom na stronie: www.timocom.pl.



IV Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2016 odbyło się 8 kwietnia w Amber Expo w Gdańsku

Nastawieni na intermodal

Według Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa udział przewozów intermodalnych w polskim rynku kolejowym w 2020 r. powinien wzrosnąć do 6%. Obecnie jest on na poziomie 4,6%. Na temat sytuacji tego rodzaju przewozów w naszym kraju oraz perspektyw ich rozwoju dyskutowano w trakcie IV Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2016, które odbyło się 8 kwietnia w Amber Expo w Gdańsku.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) podaje, że znaczenie transportu kolejowego w rynku kolejowym w Polsce systematycznie rośnie. Nie są to może spektakularne przyrosty, na skalę Europy Zachodniej, ale w 2015 r. ich

udział, liczony według masy towarowej, wyniósł 4,6%, wobec 4,2% w 2014 r. Oznacza to, że w ubiegłym roku pociągami przewieziono 1,15 mln TEU, podczas gdy rok wcześniej było to 1,11 mln TEU, co daje nam wzrost obrotów na poziomie 3,4%.

opanovalo 90% rynku, zarówno jeśli chodzi o masę obsłużonych ładunków, jak też wykonaną pracę przewozową. Liderem w 2015 r. było PKP Cargo, z udziałem odpowiednio: 44,9% i 50,4%, wyprzedzając Lotos Kolej (23,9% i 23,2%) i DB Schenker



Transport intermodalny obsługuje obecnie 12 przewoźników, jednak trzech z nich opanowało 90% rynku, zarówno jeśli chodzi o masę obsłużonych ładunków, jak też wykonaną pracę przewozową – PKP Cargo, Lotos Kolej i DB Schenker Rail Polska

Znaczenie transportu kolejowego w rynku kolejowym w Polsce systematycznie rośnie. W 2015 r. jego udział, liczony według masy towarowej, wyniósł 4,6%, wobec 4,2% w 2014 r.

– Szczególnie udane były III i IV kwartał, kiedy to odnotowano dynamiczny wzrost przewozów kontenerowych – podkreślił Michał Jaworski, naczelnik Wydziału Analiz UTK.

W liczbach

Transport intermodalny obsługuje obecnie 12 przewoźników, jednak trzech z nich

Rail Polska (19,4% i 19%). Jednak, jak zaznaczył Michał Jaworski, udziały naszego narodowego przewoźnika systematycznie spadają, gdyż w 2012 r. było to aż 64,7%, liczone według masy, a obecnie jest to prawie 20% mniej.

Ponadto, w Polsce działa 31 terminali intermodalnych, z czego największe oferują porty Gdańska i Gdyni, o łącznej pojemności 3,2 mln TEU, co daje 52%

Znaczenie transportu kolejowego w rynku kolejowym w Polsce systematycznie rośnie. W 2015 r. jego udział, liczony według masy towarowej, wyniósł 4,6%, wobec 4,2% w 2014 r.

możliwości przeładunkowych rynku. Dla porównania, udział terminali południowej Polski wynosi 13%, zaś centralnej 11%. Jednak w porównaniu z Niemcami wciąż mamy zbyt mało tego typu obiektów. U naszych zachodnich sąsiadów na 10 tys. km² przypadają cztery terminale, podczas gdy w Polsce tylko jeden.

Sporo miejsca poświęcono także szczegółom rynku przewozów intermodalnych, takim jak wielkość przewożonych kontenerów czy wysokość stawek przewozowych. W pierwszym przypadku dominują pojemniki 20' i 40', które opanowały 90% rynku (koleją przewożone są tylko niewielkie ilości kontenerów 45'), zaś udział naczip i całych pojazdów ciężarowych to 4% (w 2014 r. było to zaledwie 2,4%).

Średnia odległość przewozów wynosi zaś ok. 360 km. W wypadku pojazdów ciężarowych wysokość stawek utrzymuje się od kilku lat na podobnym poziomie, po znacznej obniżce w latach 2013-2014.

Konieczny program wsparcia

Michał Jaworski zwrócił także uwagę na oczekiwania operatorów i przewoźników intermodalnych. Przede wszystkim, w ich opinii, niezbędny jest program wsparcia



W Polsce działa 31 terminali intermodalnych, z czego największe oferują porty Gdańska i Gdyni, o łącznej pojemności 3,2 mln TEU, co daje 52% możliwości przeładunkowych rynku

Utrzymana zostanie 25% ulga intermodalna, której koszt w 2015 r. wyniósł łącznie 24 mln zł.

WYBIERZ HYSTERA DLA OPTYMALNEJ EFEKTYWNOŚCI PRZY NISKIM ZUŻYCIU PALIWA

ZEPPELIN®
WE CREATE SOLUTIONS



**SOLIDNY PARTNER.
TRWAŁE WÓZKI.**



DLACZEGO HYSTER®?

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

POZNAJ WYJĄTKOWĄ JAKOŚĆ PRODUKTÓW ORAZ DOSKONAŁY SERWIS



TIER 4 FINAL / STAGE IV



WWW.ZEPPELIN-POLSKA.COM

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

Niezbędny jest program wsparcia dla przewozów intermodalnych, obejmujący nie tylko preferencyjne stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, ale również priorytetowe traktowanie składów kontenerowych w stosunku do innych pociągów towarowych.

dla tego rodzaju przewozów, obejmujący nie tylko preferencyjne stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, ale również priorytetowe traktowanie składów kontenerowych w stosunku do innych pociągów towarowych. Dopiero na kolejnych miejscach pojawiła się konieczność modernizacji sieci oraz wykorzystanie korytarzy transportowych.

Jak zapewniali na wstępie konferencji przedstawiciele resortów infrastruktury oraz rozwoju, takie wsparcie jest planowane. Przede wszystkim rozważana jest nowelizacja ustawy o przewozach kolejowych, tak aby uniknąć jakiegokolwiek dys-

Planowane inwestycje

Andrzej Pawłowski, wiceprezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, będącej zarządcą infrastruktury w naszym kraju, podkreślił, że w przypadku planowanych inwestycji nacisk zostanie położony na poprawę parametrów sieci kolejowej na naszej wschodniej granicy, m.in. w Medyce i Terespolu, oraz właśnie na trasach dojazdowych do portów. Szczególną uwagę zwrócił na dwie inwestycje: modernizację trasy nr 226 z Pruszcza Gdańskiego do gdańskiego Portu Północnego (wraz z budową nowego mostu nad Martwą Wisłą), która powinna

Gdański Deepwater Container Terminal (DCT) obecnie jest w stanie przyjąć trzy składki o długości 750 m jednocześnie, a w planach jest budowa czwartego toru. Jak poinformował Marcin Kamola, kierownik ds. rozwoju biznesu DCT, udział obsługi kolejowej w obrotach terminalu wynosi 35-40%.

Brak zasad przyznawania unijnych środków

Przemysław Gorgol, p.o. dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), przedstawił zasady przyznawania unijnych środków pomocowych na projekty infrastrukturalne w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), w perspektywie budżetowej 2014-2020 (rozliczane będą do grudnia 2023 r.). Do wydania jest kwota prawie 5 mld zł, która ma zostać przeznaczona na inwestycje w przewozy intermodalne, rozbudowę portów morskich oraz żeglugę śródlądową. Jak zwrócił uwagę dyrek-



W przypadku planowanych inwestycji nacisk zostanie położony na poprawę parametrów sieci kolejowej na naszej wschodniej granicy, m.in. w Medyce i Terespolu, oraz właśnie na trasach dojazdowych do portów

kryminacji na torach. Dodatkowo planowane jest wspieranie rozbudowy terminali kontenerowych i logistycznych w polskich portach morskich, jak również w głębi kraju. Ministerstwo Rozwoju zakłada także przygotowanie specjalnego rozporządzenia dotyczącego wsparcia przewozów intermodalnych w ramach bezzwrotnego dofinansowania, skierowanego szczególnie dla terminali leżących w sieci TEN-T. W sumie, w ramach Krajowego Programu Kolejowego, do 2023 r. na infrastrukturę powinno zostać wydanych 67 mld zł, z czego 2 mld zostaną przeznaczone na poprawę kolejowego dostępu do polskich portów morskich.

W perspektywie budżetowej 2014-2020 do wydania jest kwota prawie 5 mld zł (rozliczana będzie do grudnia 2023 r.), która ma zostać przeznaczona na inwestycje w przewozy intermodalne, rozbudowę portów morskich oraz żeglugę śródlądową.

zakończyć się w sierpniu br., jak również na przebudowę linii nr 201 i 203 będących alternatywnym szlakiem kolejowym do portu w Gdyni. W pierwszym przypadku, dodatkowo planowana jest też budowa czwartego toru przeznaczonego tylko dla pociągów towarowych kursujących na odcinku Pszczółki – Pruszcz Gdański, zaś w drugim, do końca br. ma powstać studium wykonalności projektu, na którego realizację PKP PLK przeznaczyło 1,6 mld zł. Wiceprezes Pawłowski zapewnił również, że utrzymana zostanie 25% ulga intermodalna, której koszt w 2015 r. wyniósł łącznie 24 mln zł.

Także terminale kontenerowe rozwijają swoje możliwości obsługi kolejowej.

tor Gorgol, zgodnie z unijnymi zasadami, o dofinansowanie projektów mogą ubiegać się nie tylko polskie firmy, ale również przedsiębiorstwa z innych krajów unijnych, które prowadzą działalność w naszym kraju. Środki te mogą być przeznaczone m.in. na rozbudowę własnych terminali intermodalnych. Zwrócił także uwagę na pojawiające się niekiedy niebezpieczeństwo zwrotu przyznanego wcześniej dofinansowania wynikające m.in. z błędów w projektach, opóźnień w ich realizacji, niedoszacowania kosztów czy zmian w zakresie zgłoszonych inwestycji.

Niestety, mimo że mamy już początek II kwartału 2016 r., to wciąż trwają jeszcze rozmowy z Komisją Europejską na temat

Wciąż trwają rozmowy z Komisją Europejską na temat zasad wykorzystania środków. Ze względu na przedłużające się negocjacje, w styczniu br. CUPT ogłosił wstępny nabór projektów, które zostaną zweryfikowane po zakończeniu rozmów z Brukselą.



Sporo miejsca poświęcono również szansom m.in. dla polskich portów, które stwarzają europejskie korytarze transportowe oraz ich ewentualnego wykorzystania do zwiększenia wymiany handlowej z Chinami

zasad wykorzystania środków. Ze względu na przedłużające się negocjacje, w styczniu br. CUPT ogłosił wstępny nabór projektów, które zostaną zweryfikowane po zakończeniu rozmów z Brukselą. Jednak fakt, że wciąż nie zatwierdzono zasad przyznawania unijnych środków wypomnieli szefowi CUPT uczestnicy spotkania. Tym bardziej, że już przygotowują się do realizacji inwestycji, które mogłyby zostać wsparte środkami z POIiŚ. PKP Cargo planuje np. rozbudowę swoich terminali w Warszawie i Małaszewiczach, zaś samorząd Zduńskiej Woli przygotowuje projekt stworzenia „suchego portu”.

Przewoźnicy rozważają również przeznaczenie unijnego wsparcia na zakup nowego taboru. Zdaniem Jakuba Majewskiego z Fundacji ProKolej, świadczy to o kłęsce projektów infrastrukturalnych na kolei. Pieniądże z Unii Europejskiej miały być bowiem przeznaczone na modernizację linii kolejowych, zaś opóźnienia w przygotowaniu tego typu inwestycji groziły utratą środków pomocowych i stąd alternatywnym rozwiązaniem było przeznaczenie tych kwot na zakup lokomotyw i wagonów. – *Realizacja wszystkich niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych na kolei sprawi, że przewoźnicy zakupią tabor ze swoich własnych środków, bo niejako zostaną do tego przymuszeni zmianą parametrów na torach i konkurencją. Poza tym warto zastanowić się, czy wzorem niektórych krajów europejskich nie lepszym rozwiązaniem byłaby dzierżawa taboru od wyspecjalizowanych w tym firm* – podkreślił Jakub Majewski.

Nowe możliwości

Sporo miejsca poświęcono również szansom m.in. dla polskich portów, które stwarzają europejskie korytarze transportowe oraz ich ewentualnego wykorzystania do zwiększenia wymiany handlowej z Chinami, zainteresowanymi zacieśnianiem współpracy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Co ciekawe, w przeddzień gdańskiej konferencji, 7 kwietnia w Warszawie, w trakcie „Hunan-Poland Economic and Trade Cooperation Forum”, Lidia Dzierwierska, prezes Loconi Intermodal, jednego z wiodących operatorów intermodalnych na polskim rynku, podpisała porozumienie z przedstawicielami chińskiej prowincji Hunan (liczącej 65 mln mieszkańców), stając się strategicznym partnerem tego regionu Chin w budowie połączeń kolejowych między Państwem Środka a Europą Centralną i Środkową. ◀

FP

STAŻ PRAKTYKA PRACA



Poszukujemy redaktorów i współpracowników do branżowych czasopism i portali:

- branża transportowa i logistyczna,
- technika rolnicza, komunalna i budowlana
- branża narzędziowa i serwisowa

Swoje pomysły będziesz mógł realizować m.in. poprzez:

- poszukiwanie i opracowywanie tematów (we współpracy z zespołem redakcyjnym)
- przygotowywanie artykułów, newsów
- udział w wydarzeniach branżowych, wyjazdach, konferencjach
- stałe rozwijanie czasopism i portali

Zapewniamy dużą elastyczność w warunkach współpracy, w tym możliwość częściowej pracy zdalnej.

Liczymy na Twoją aktywność, pomysłowość oraz otwartość na rozwój i nowe wyzwania.

Poszukujemy również pracowników, współpracowników i stażystów na stanowiska:

- project manager (organizacja konferencji branżowych)
- redaktor portali internetowych
- specjalista ds. reklamy i promocji
- specjalista ds. PR i marketingu

Czekamy na Twoje CV i list motywacyjny:
praca@kmg-media.pl

KMGmedia

KMG Media Sp. z o.o.
ul. Malczewskiego 17A, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28
fax 22 205 07 57
info@kmg-media.pl

W czwartym kwartale ubiegłego roku polskie koleje przewiozły 208 tys. jednostek intermodalnych i 332 tys. TEU. W całym 2015 r. przewieziono 745 tys. jednostek, czyli o 6,6% więcej niż w 2014 r. oraz 1,152 mln TEU (wzrost o 3,4%)

Sześć procent udziału w 2020 r.

Jeszcze pod koniec ubiegłorocznego lata perspektywy przewozów intermodalnych w Polsce nie zapowiadały się nienajlepiej. Intermodal wyraźnie przyhamował, a Urząd Transportu Kolejowego (UTK) przestrzegał przed możliwością spowolnienia tego rodzaju transportu. Na szczęście nadszedł czwarty kwartał 2015 r., który okazał się dla rynku intermodalnego zbawienny, oddalając wcześniejsze, pesymistyczne rokowania.

Duży wzrost liczby jednostek intermodalnych w okresie październik – grudzień wynikał ze zwiększenia ruchu tranzytowego, w szczególności na kierunku Europa-Chiny. Dodatkowo odnotowano znaczny wzrost w eksporcie i imporcie, a także w komunikacji krajowej, gdzie zwiększył się transport biomasy przy wykorzystaniu kontenerów. W czwartym kwartale ubiegłego roku polskie koleje przewiozły 208 tys. jednostek intermodalnych i 332 tys. TEU. W całym 2015 r. przewieziono 745 tys. jednostek, czyli o 6,6% więcej niż w 2014 r. oraz 1,152 mln TEU (wzrost o 3,4%).

Spadają udziały PKP Cargo

W 2015 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą ładunków osiągnął poziom 4,6%. Był wyższy o 0,4 pkt. proc. niż w 2014 r. W wykonanej pracy przewozy intermodalne stanowiły 7,3% (wzrost udziału w porównaniu z 2014 r.

o 0,5 pkt. proc.). Biorąc pod uwagę dane za lata 2014-2015, dynamika wzrostu masy i pracy przewozowej zmalała w 2015 r. względem 2014 r. do poziomu 8-9%, ale zwiększyła się dynamika wzrostu liczby jednostek (z 1,5% do 6,5%). Liczba TEU wzrosła w 2015 r. względem 2014 r.

intermodalnych kształtował się wg masy na poziomie 64,7% oraz według pracy przewozowej na poziomie 71,5%, to w 2015 r. wskaźniki te wynosiły odpowiednio już tylko 44,9% i 50,4%

Na pozycję drugiego lidera rynkowego wszedł dynamicznie rozwijający się

Duży wzrost liczby jednostek intermodalnych w okresie październik – grudzień wynikał ze zwiększenia ruchu tranzytowego, w szczególności na kierunku Europa-Chiny. Dodatkowo odnotowano znaczny wzrost w eksporcie i imporcie, a także w komunikacji krajowej.

o 3,4 pkt. proc. Największym przewoźnikiem nadal pozostawało PKP Cargo, jednak zarówno w raporcie UTK, jak i w analizach ekspertów zwrócono uwagę na spadające w ostatnich latach udziały w rynku głównego gracza O ile w 2012 r. udział tej spółki w rynku przewozów

w ostatnich latach Lotos Kolej. Jego udział według masy towarów wzrósł z 19,37% do blisko 23%, a liczony pracą przewozową – z 19,17% do 23,17%. W czołówce pozostaje nadal DB Schenker Rail Polska. Udział tej firmy w przewozach (wg masy) spadł co prawda z 21,04% do 19,42%, ale liczony

dokonaną pracą przewozową zwiększył się o 0,80%. Jak podaje UTK, ta „wielka trójka” ma prawie 90% rynku według masy ładunków i przypada na nią 92,3% wykonanej pracy przewozowej. Na polskim rynku intermodalu w 2015 r. funkcjonowało ogółem 12 przewoźników, wśród których liczącą się rolę odgrywali: Freightliner, Ecco Rail i PKP LHS.

W 2015 r., w stosunku do 2014 r., zmieniła się struktura wielkości przewiezionych kontenerów, i zwiększyła ich masa. Jak podaje UTK – *wzrósł udział kontenerów 20-stopowych z poziomu 40,4% do poziomu 42,6%, a spadł największych kontenerów (40- i 45-stopowych) z 51,6% do 47,1%. Udział ładunków nieskontenerowanych jest niski, ale wzrósł za sprawą niemal dwukrotnego wzrostu liczby przewiezionych naczip i przyczep samochodowych.* Kontenery 40-stopowe dominowały w tranzycie, natomiast wewnątrz kraju wykorzystywane były głównie kontenery 30 stopowe. Średnia odległość przewozów intermodalnych systematycznie spadała – od 428,7 km w 2010 r. do 354,3 km w 2014 r. W roku ubiegłym nastąpił jej nieznaczny wzrost – do 358,0 km.

Cele nowego rządu

Według prognozy rozwoju polskiego rynku przewozów intermodalnych, przedstawionych przez UTK w 2012 r., do 2020 r., biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, mogą one przekroczyć poziom 10% kolejowego rynku przewozowego, a pod względem masy próg 6%. Wskaźniki te, dodajmy niezbyt imponujące, choć realne, potwierdzone zostały niedawno przez ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka. W przesła-



Uwzględniając fakt, że obecnie już ponad 30% udziału transportu intermodalnego przypada na terminale morskie, rząd przeznaczą około 4,5 mld zł na inwestycje realizowane przez PKP PLK mające na celu poprawę kolejowych połączeń portów Trójmiasta oraz Szczecina i Świnoujścia z zapleczem kraju

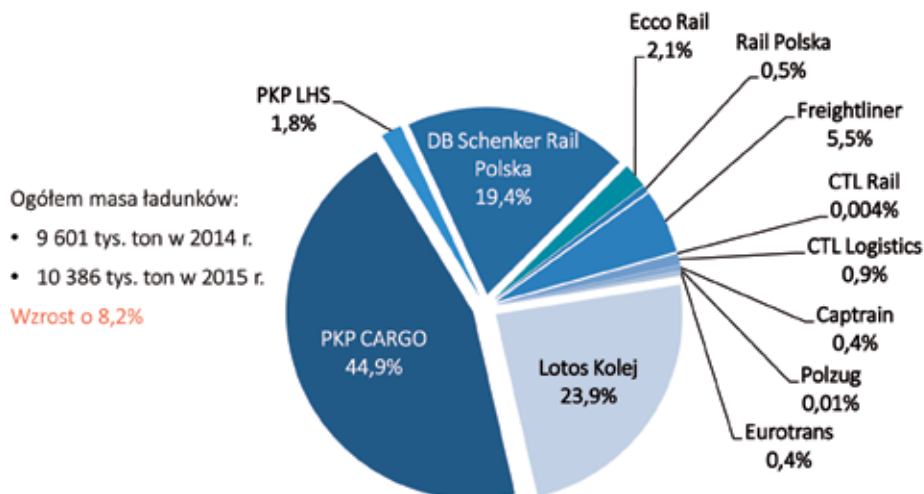
niu do uczestników IV Forum FRACHT 2016 stwierdził on, że – *cele postawione przed rządem obejmują realizację działań legislacyjnych i finansowych pozwalających na osiągnięcie w 2020 r. poziomu nie mniejszego niż 6% udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonych transportem kole-*

jowym. Biorąc pod uwagę tempo rozwoju gospodarczego cele te są możliwe do zrealizowania, a prawdopodobne jest nawet ich przekroczenie.

Rząd zamierza w latach 2016-2020 „wykorzystywać konwencjonalne instrumenty finansowe i legislacyjne do wsparcia systemu kolejowych przewozów intermo-

Na polskim rynku intermodalu w 2015 r. funkcjonowało ogółem 12 przewoźników, wśród których liczącą się rolę – poza PKP Cargo, Lotos Kolej i DB Schenker Rail Polska – odgrywali: Freightliner, Ecco Rail i PKP LHS.

UDZIAŁ PRZEWÓZNIKÓW W TRANSPORCIE INTERMODALNYCH WG MASY W 2015 R.



- 12 przewoźników kolejowych na rynku w 2015 r.
- Trzech największych graczy (PKP Cargo, DB Schenker Rail Polska i Lotos Kolej) ma prawie 90% rynku
- Największy udział – PKP Cargo 44,9% (sukcesywnie spada, w 2012 r. 64,7%)

PRZEWOŹNICY INTERMODALNI W LATACH 2006-2015

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo
PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS
DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker
DB Kolchem	DB Kolchem	DB Kolchem	DB Kolchem						
	CTL Rail	CTL Rail					CTL Rail	CTL Rail	CTL Rail
	CTL Logistics		CTL Logistics		CTL Logistics	CTL Logistics	CTL Logistics	CTL Logistics	CTL Logistics
		CTL Express	CTL Express	CTL Express	CTL Express	CTL Express			
			Lotos Kolej	Lotos Kolej	Lotos Kolej	Lotos Kolej	Lotos Kolej	Lotos Kolej	Lotos Kolej
					STK	STK	STK		
						Majkoltrans			
						Rail Polska	Rail Polska	Rail Polska	Rail Polska
							Ecco Rail	Ecco Rail	Ecco Rail
							ITL Polska		Captrain
								Karpel	
								Polzug	Polzug
								Freightliner	Freightliner
								Eurotrans	Eurotrans

dalnych.” W związku z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 na wsparcie rozwoju transportu intermodalnego przewidziano około 247 mln euro w ramach działania 3.2. „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych”. Unijne dofinansowanie będą mogły uzyskać projekty obejmujące budowę lub przebudowę infrastruktury terminali intermodalnych wraz ze związaną z tym infrastrukturą drogową, bocznicami lub liniami kolejowymi służącymi połączeniu terminali intermodalnych z siecią kolejową lub drogową, zakup i modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi tych terminali oraz zakup lub modernizację taboru kolejowego.

Wschodniej) i rozbudowę już istniejących oraz powstanie regionalnych centrów logistycznych. Uwzględniając fakt, że obecnie już ponad 30% udziału transportu intermodalnego przypada na terminale morskie, rząd przeznaczą około 4,1 mld zł na inwestycje realizowane przez PKP PLK mające na celu poprawę kolejowych połączeń portów Trójmiasta oraz Szczecina i Świnoujścia z zapleczem kraju.

Wyrównanie stawek dostępu

Mimo tych działań rządu i stopniowego realizowania celów wyznaczonych dla intermodalu w Strategii Rozwoju Transportu, przewoźnicy uważają, że w najbliższych latach konieczne jest podjęcie przez

z pozostałymi środkami transportu – podkreślała w wypowiedzi dla „Rynku Kolejowego” Katarzyna Marciniak, rzeczniczka DB Schenker Rail Polska – *Skuteczność ulgi zależna jest od jej przewidywalności, jej stawka powinna być określona na co najmniej 5 lat – dodaje.*

Zdaniem Dariusza Stefańskiego, prezesa zarządu PCC Intermodal, kwestia ulgi nie jest najistotniejsza w debacie nad przyszłością transportu intermodalnego w Polsce. Dla przewoźników ważniejsze jest, aby stawki dostępu do infrastruktury drogowej i kolejowej „przy przewozie takiej samej jednostki ładunkowej, przy takich samych parametrach ruchu” były porównywalne.

W debacie tej poruszana jest również kwestia zapewnienia dostępu przewoźników do każdego terminala na równych, niedyskryminujących zasadach. Zastrzeżenia w tym względzie wysuwane są np. pod adresem PKP Cargo. Dlatego Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowuje zmianę ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw uwzględniającą te postulaty. W resorcie tym prowadzi się też analizy na temat możliwości obniżenia wysokości stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. W liście do uczestników Forum Fracht 2016 Piotr Stomma, podsekretarz stanu w MiB, odpowiedzialny m.in. za transport kolejowy, podkreślił że podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest utworzenie zintegrowanego systemu przez ograniczenie dominującej roli transportu drogowego na rzecz zwiększenia udziału transportu kolejowego, w szczególności przewozów intermodalnych. ◀

Franciszek Nietz

Cele postawione przed rządem obejmują realizację działań legislacyjnych i finansowych pozwalających na osiągnięcie w 2020 r. poziomu nie mniejszego niż 6% udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonych transportem kolejowym.

Rozbudowę infrastruktury intermodalnej zakłada Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Wśród planowanych w Strategii działań, mających zapewnić wzrost udziału transportu intermodalnego w przewozach ładunków, wymienia się m. in. modernizację i rewitalizację kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, budowę nowych terminali, (szczególnie w zaniedbanej w tym względzie Polsce

państwo bardziej zdecydowanych działań w celu wyrównania warunków konkurencji międzygąłęziowej, faworyzujących wciąż transport samochodowy. – *Interesuje nas każde rozwiązanie mogące zmienić ten stan rzeczy, zwłaszcza w obszarze wyrównania stawek dostępu, które choć częściowo zbliżyłoby do siebie kosztowe warunki konkurencji. Tutaj istotną kwestią jest tzw. ulga intermodalna, która pozwala przewoźnikom kolejowym konkurować*



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



Terminalowa mapa

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), kolej w Polsce wykorzystywała w ubiegłym roku 31 terminali intermodalnych. Na aktualnej stronie internetowej UTK jest ich nieco więcej, bo 33, a Biała Księga Railway Business Forum „Kolejowy transport towarowy 2015” wymienia 35 takich obiektów, zaznaczając, iż według przyjętych standardów w kraju o wielkości i zaludnieniu Polski, tego typu miejsc powinno być około 40. Liczba ma tu oczywiście swe znaczenie, ale ważniejsze jest wyposażenie terminali oraz ich usytuowanie.

Istotną wydaje się również kwestia terminologii. Niektórzy za terminale uznają zwykle punkty przeładunkowe kontenerów, inni myślą je z centrami logistycznymi. Według definicji przyjętej przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE), Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT) oraz Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD), terminem tym określa się miejsce przeznaczone do składowania intermodalnych jednostek ładunkowych, wyposażone w urządzenia przeładunkowe.

Kryteria klasyfikacji

– W szerszym znaczeniu terminal intermodalny jest miejscem przeładunku jednostek ładunkowych pomiędzy środkami transportowymi różnych gałęzi transportu, zajmujący duży obszar terenu, o niskich kosztach dostępu dla wszystkich użytkowników – piszą na łamach pisma „Logistyka” Józef Stokłosa, Tadeusz Cisowski i Andrzej Erd. Proponują oni klasyfikację terminali według trzech podstawowych kryteriów:



Jeśli uwzględnić miejsce w łańcuchu dostaw, wyróżniamy: terminale na terenie portu morskiego, terminale na terenie portu rzeczno-eg, terminale na terenie portu lotniczego i terminale kolejowo-drogowe

miejsca, jakie zajmują w łańcuchu intermodalnym, rozmiaru oraz według sposobu zarządzania.

I tak, jeśli uwzględnić miejsce w łańcuchu dostaw, wyróżniamy: terminale na terenie portu morskiego, terminale na terenie portu rzeczno-eg, terminale na terenie portu lotniczego i terminale kolejowo-drogowe. Jeśli chodzi o rozmiar tych obiektów, to należałoby je klasyfikować następująco: terminal mały (do 5 tys. TEU), średni (5 tys. do 20 tys. TEU), duży (20 tys. do 40 tys. TEU) i bardzo duży (ponad 40 tys. TEU). Według kryterium sposobu zarządzania mamy do czynienia z terminalami dedykowanymi dla jednego klienta, terminalami zarządzanymi przez jednego operatora, niezależnego operatora logi-

Według definicji przyjętej przez UNECE, ECMT oraz OECD, terminal to miejsce przeznaczone do składowania intermodalnych jednostek ładunkowych wyposażone w urządzenia przeładunkowe.

LOKALIZACJA TERMINALI KONTENEROWYCH WYKORZYSTYWANYCH W REALIZACJI PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W 2015 R.



- Kolej wykorzystuje 31 terminali intermodalnych w Polsce
- Średnia gęstość: 1 terminal na 10 tys. km² (Niemcy: 4,2 terminala na 10 tys. km²)
- Terminale w Gdańsku i w Gdyni: 3 200 000 TEU maksymalnej rocznej zdolności przeładunkowej (52% ogólnej zdolności przeładunkowej kraju)
- Warszawa + Pruszków + Łódź + Kutno = 11% potencjału przeładunkowego
- Sławków + Gliwice + Dąbrowa Górnicza = 13%

stycznego (3PL) i terminalami na terenie centrum logistycznego.

Nieco prostszy podział terminali intermodalnych zaproponowano w cytowanej Białej Księdze RBF. Zdaniem jej autorów można je podzielić na terminale portowe i wewnątrz lądowe. Lądowe z kolei możemy podzielić na terminale obsługujące dany region oraz huby stanowiące element rozdziału potoku ładunku na kierunki (anteny) w przewozach intermodalnych, terminale graniczne wykonujące zasadni-

- ▶ minimalna liczba urządzeń przeładunkowych – 2,
- ▶ minimalna powierzchnia/pojemność składowa (1000 TEU),
- ▶ czas pracy terminala (24/7).

Wśród ekspertów i praktyków intermodalu nie brak opinii, że niektóre obiekty określające się jako terminale intermodalne są w gruncie rzeczy tylko punktami przeładunkowymi i terminu terminal używają niejako na wyrost. Przykładowo terminal PKP Cargo na warszawskiej Pradze

Zgodnie z kryterium sposobu zarządzania mamy do czynienia z terminalami dedykowanymi dla jednego klienta, terminalami zarządzanymi przez jednego operatora, niezależnego operatora logistycznego (3PL) i terminalami na terenie centrum logistycznego.

czą funkcję przeładunku jednostek intermodalnych pomiędzy dwoma kolejowymi systemami transportowym na granicy wschodniej.

Zdaniem Dariusza Stefańskiego, prezesa zarządu PCC Intermodal, autora obszernego raportu na temat zasad funkcjonowania w Polsce transportu intermodalnego, każdy terminal, który znajdzie się (lub miałby być uwzględniony) na mapie terminalowej, powinien spełniać podstawowe kryteria otwartości i funkcjonalności.

Kryterium otwartości oznacza, że terminal jest ogólnie dostępny zarówno od strony infrastruktury kolejowej, jak i drogowej przy zachowaniu niedyskryminujących zasad i stawek przeładunkowych dla wszystkich uczestników rynku. Kryterium funkcjonalności natomiast dotyczy podstawowych parametrów operacyjno-technicznych, które każdy terminal musi spełniać, aby mógł aspirować do znalezienia się w gronie krajowych terminali intermodalnych.

i terminal firmy CLIP w Swarzędzu posiadały tylko jeden tor przeładunkowy. Tory obiektu warszawskiego, jak również kilku innych, nie miały wymaganej minimalnej długości. Niektóre terminale nie spełniały z kolei kryterium możliwości składowania.

Czas inwestowania

Taki obraz polskich, lądowych terminali intermodalnych potwierdza opinię, że niektóre z nich są już przestarzałe i wymagają rozbudowy oraz nowych urządzeń. Istnieje też potrzeba budowy nowych obiektów, przede wszystkim w regionach pod tym względem dotąd zaniedbanych. Na szczęście dziś już obraz ten znacznie zmienił się, bowiem miniony rok, szczególnie druga jego połowa, obrodził terminalowymi inwestycjami, realizowanymi przy współfinansowaniu z funduszy europejskich. I tak w czerwcu 2015 r. zakończono inwestycje na terminalu PCC Intermodal w Kutnie. Dzięki trwającej kilka lat rozbudowie

Mapa kolejowych terminali na wschodniej granicy Polski w 2015 r.



Powierzchnia nowego placu przekracza 8 tys. m². Dzięki dodatkowej przestrzeni, zdolności magazynowe poznańskiego terminala urosły z niecałych 1,3 tys. TEU (kontenerów 20-stopowych) do prawie 1,8 tys. TEU.

Unijne wsparcie

Ogółem, korzystając z unijnych środków pomocowych na lata 2007-2013 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, wybudowano i zmodernizowano 11 terminali lądowych. Największe dofinansowanie w łącznej wielkości oko-

Miniony rok, szczególnie druga jego połowa, obrodził terminalowymi inwestycjami, realizowanymi przy współfinansowaniu z funduszy europejskich.

Poniżej przykład doboru takich parametrów:

- ▶ minimalna liczba torów terminalowych, na których odbywa się przeładunek – 2,
- ▶ minimalna długość pojedynczego toru przeładunkowego (600 metrów),
- ▶ minimalna rata przeładunkowa (20 przeładunków/godzinę),

i nowoczesnemu wyposażeniu, obiekt ten jest w stanie rocznie przeładować ponad 250 tys. TEU. Spółka ta we wrześniu ubiegłego roku zakończyła też rozbudowę terminalu w Brzegu Dolnym.

Natomiast 18 grudnia PKP Cargo zakończyło rozbudowę terminala Poznań Franowo, zwiększając jego obszar o 40%.



Najwięcej terminali intermodalnych posiadają Grupa PKP Cargo (6) i PCC Intermodal (4). Czterema obiektami dysponują również spółka Spedcont i Polzug Intermodal Polska. Większość terminali znajduje się w rejonie Poznania, Wrocławia, Warszawy i Górnego Śląska

Wielkości dofinansowania przyznane dla terminali kontenerowych w latach 2007-2013

Firma	Terminal	Dofinansowanie	Wydatki kwalifikowane (PLN)
Gdynia Container Terminal s.a.	Gdynia	24 370 921,57	64 721 926,28
Europort Sp. z o.o.	Małaszewicze	22 949 129,41	51 558 574,65
DCT Gdańsk S.A.	Gdańsk	50 603 864,77	149 650 975,26
HHLA Intermodal Polska Sp. zo. o.	Kórnik	55 286 032,40	124 822 631,16
Schavemaker Inwest Sp. zo. o.	Kąty Wrocławskie	9 845 111,23	22 521 820,55
Euroterminal Sławków Sp. z o. o.	Sławków	22 008 260,96	50 173 616,57
BCT Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp z. o. o.	Gdynia	53 878 523,50	153 283 245,00
HHLA Intermodal Polska Sp. zo. o.	Brwinów	45 316 830,74	103 158 791,55
DB Port Szczecin Sp. z o. o.	Port Szczecin	19 550 379,93	44 644 664,21
HHLA Intermodal Polska Sp. zo. o.	Dąbrowa Górnicza	11 275 700,69	24 654 662,22
PCC Intermodal	Kutno	32 657 510,41	72 946 137,66
PCC Intermodal	Brzeg Dolny	21 736 141,87	44 940 983,67
Gdynia Container Terminal s.a.	Port Gdynia	60 782 525,82	145 773 017,95
DCT Gdańsk S.A.	Port Gdańsk	15 607 029,07	52 023 430,24
Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II Sp. z o. o.	Jasin	13 875 564,72	30 021 900,35
Schavemaker Inwest Sp. zo. o. (Etap 2)	Kąty Wrocławskie	10 376 230,62	21 641 125,57
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk	Port Gdańsk	12 770 000,00	25 430 000,00
PCC Intermodal	Gliwice	17 656 626,43	40 627 000,00
Zarząd Morskiego Portu Gdynia	Port Gdynia	39 092 500,00	78 185 000,00
Loconi Intermodal S.A.	Radomsko	9 781 049,38	22 808 500,00
PKP CARGO S.A.	Poznań Franowo	14 645 654,01	31 022 949,71
Razem		564 065 587,53	1 354 610 952,60

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CUPT.

ło 110 mln zł (jak wynika z danych Centrum Unijnych Projektów Transportowych CUPT) otrzymała firma HHLA Intermodal Polska. Przeznaczono je dla terminali w Kórniku, Brwinowie i Dąbrowie Górniczej. Z unijnego dofinansowania skorzystało też PCC Intermodal (terminale w Kutnie, Brzegu Dolnym i Gliwicach), wspomniany już terminal Schavemaker w Kątach Wrocławskich, Euroterminal Sławków, Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań II, Loconi Intermodal (Radomsko) oraz PKP Cargo (Poznań Franowo)

Najwięcej terminali intermodalnych posiadają Grupa PKP Cargo (6) i PCC

Intermodal (4). Czterema obiektami dysponują również spółka Spedcont i Polzug Intermodal Polska. Większość terminali znajduje się w rejonie Poznania, Wrocławia, Warszawy i Górnego Śląska. Istnieją jednak ogromne połacie kraju, na których nie funkcjonuje żaden terminal intermodalny, mimo dogodnych warunków do rozwoju tego typu transportu. – Dość dobrze pokryty jest jedynie obszar pomiędzy Warszawą, Poznaniem, Wrocławiem i Górnym Śląskiem, gdzie funkcjonują nie tylko placówki w sąsiedztwie największych miast, ale również w świetnie położonym Radomsku czy Kutnie, skąd można obsłu-

giwać rozległe obszary. Szczególnie rzucające się w oczy dziury to brak jakichkolwiek terminali pomiędzy magistralą E20 Poznań – Warszawa – Terespol a Gdańskiem, na ścianie zachodniej, między Poznaniem i Wrocławiem, w fatalnie dostępnym pod względem komunikacyjnym obszarze w rejonie Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego, jak również na wschód od linii Warszawa – Górny Śląsk, gdzie poza Dębicą i terminalami granicznymi nie ma nic. Brakuje terminali także w rejonie Białegostoku i Olsztyna – podkreślano w cytowanej już Białej Księdze Railway Business Forum. ◀

Opr. Franciszek Nietz

**NAJWIĘKSZE
WYDARZENIE DROGOWNICTWA
W EUROPIE**

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego
* Transportu Drogowego * Infrastruktury * Techniki Parkingowej

31.05.-2.06.2016

WSPÓLPRACA



Instytut Badawczy
Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl

Targi Kielce SA,

Kontakt: Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: autostrada@targkielce.pl

Targom towarzyszą:

31 maja 2016

- Konferencja **Stalowe czy betonowe drogowe obiekty mostowe** - IBDiM oraz PIKS
- Konferencja **Biała księga branży drogowej** - OIGD
- Debata **Uwolnienie stawek za parkowanie - optymalizacja wykorzystania przestrzeni publicznej czy drenowanie kieszeni kierowców?** - Zespół Doradców Gospodarczych TOR

1 czerwca 2016

- Konferencja **Jak dobrze i efektywnie zarządzać infrastrukturą drogową i kolejową** - SIITK, o. Kielce, GDDKiA o. Kielce
- Debata podczas SALONU KRUSZYW: **Kruszywa do rozjaśniania nawierzchni drogowych** - IMBiGS
- Konferencja **Czym skorupka za młodu nasiąknie, tym droga trąci** - BLL
- Rozstrzygnięcie finału konkursu dla studentów uczelni technicznych **Przyszłość Dróg Zależy od Ciebie** - BLL

www.autostrada-polska.pl



Lidia Dziewierska

W ciągu zaledwie czterech lat od rozpoczęcia działalności Loconi Intermodal udało się uruchomić regularne połączenia intermodalne w czterech lokalizacjach w Polsce i na tym nie chce poprzestać. Dzięki pozyskanemu na koniec zeszłego roku finansowaniu operator planuje budowę trzech kolejnych terminali intermodalnych oraz ekspansję zagraniczną. O planach firmy mówi prezes zarządu Lidia Dziewierska.

Stawiamy na dynamiczny rozwój sieci

Jakie formy działalności prowadzi Loconi w kontaktach z Dalekim Wschodem?

W kwietniu 2016 r. podpisaliśmy z przedstawicielami chińskiej prowincji Hunan porozumienie o współpracy. W ten sposób staliśmy się strategicznym partnerem prowincji w budowie, rozwoju i obsłudze połączeń kolejowych dedykowanych nie tylko na Polskę, ale przede wszystkim na Europę. To zdarzenie niebagatelne w kilku wymiarach.

Z jednej strony, dla nas jako operatora z dość krótkim stażem na rynku, to

nie istniejący ruch z Polski do Chin, co dla gospodarki jest krokiem o znaczeniu strategicznym, który pozwala udrożnić rynek zbytu dla rodzimych producentów i wytwórców dóbr.

Oczywiście może się to wydawać mrzonką, aby samo rozwiązanie transportowe mogło wywołać wymianę handlową, ale to dokładnie z tego powodu, aby to rozwiązanie nie było fikcyjnym rozwiązaniem, udział w rozwoju połączeń biorą udział przedstawiciele prowincji oraz przedstawiciele naszego rządu. I to jest kolejny powód, dla którego należy uznać spotkanie, na którym podpisaliśmy memo-

nej oraz administracyjnej, których bez wsparcia partnera po stronie chińskiej nie udaje się pokonać polskim eksporterom.

Fakt, iż rozwój Jedwabnego Szlaku jest projektem politycznym, roztrząca możliwości realnego udrożnienia szlaku handlowego, nie tylko w znaczeniu fizycznym, ale też w znaczeniu gospodarczym, w czym chcemy brać aktywny udział.

W praktyce będziemy odpowiedzialni zarówno za zapewnienie obsługi połączeń po tej stronie kontynentu, jak również za sprzedaż usług oraz pozyskiwanie nowych klientów. Oczywiście nasza strategia handlowa pozostaje niezmienna – nie chcemy

Dzisiaj najbardziej potrzebny jest rozwój Jedwabnego Szlaku o praktycznie nie istniejący ruch z Polski do Chin, co dla gospodarki jest krokiem o znaczeniu strategicznym, który pozwala udrożnić rynek zbytu dla rodzimych producentów i wytwórców dóbr.

silny bodziec do dalszego rozwoju i do ugruntowania pozycji na rynku. Doceńnione zostało to, że jesteśmy dynamiczni, elastyczni, ale zaważyło chyba to, że mamy dość duży potencjał do tego, aby dobrze identyfikować faktyczne potrzeby i bariery w wykorzystaniu takich rozwiązań przez odbiorców usług intermodalnych. A zdaje się, że dzisiaj najbardziej potrzebny jest rozwój Jedwabnego Szlaku o praktycznie

randum, za zdarzenie szczególne. Jest ono świadectwem realnego zaangażowania się władz chińskich w realizację strategii rozwoju Jedwabnego Szlaku, który ma na celu otworzyć chiński, bardzo chłonny rynek konsumenta na dostawców z Europy. A jak wiemy, trudność w dotarciu do chińskiego odbiorcy polega na tym, że wejście z produktem na rynek chiński jest niemożliwe z powodu wielu obostrzeń natury formal-

Loconi Intermodal

- ▶ Gdyński operator intermodalny, który w swojej działalności skupia się na tworzeniu rozwiązań transportowych pozwalających klientom przenosić ładunki z dróg na tory.
- ▶ Przyjęty we współpracy z klientami – spedytorami jej model, polegający na stosowaniu zasady neutralności oraz nie podejmowaniu współpracy z bezpośrednimi odbiorcami czy nadawcami ładunków, przynosił spółce wymierne korzyści.
- ▶ W zeszłym roku operator przewiózł na rzecz swoich klientów ponad 108 tys. TEU, które jeździłyby samochodami ciężarowymi.



Terminal Loconi Intermodal w Warszawie to największa tego typu infrastruktura w województwie

konkurować z naszymi klientami, dlatego usługi będziemy oferować wyłącznie podmiotom spedycyjnym, a importerom i eksporterom – za pośrednictwem spedytorów.

Co firma osiągnęła w 2015 roku?

Jednym z najważniejszych osiągnięć minionego roku było dla nas sfinalizowanie umowy z nowym inwestorem – Syntaxis Capital. Loconi przyciągnęło uwagę funduszu, między innymi ze względu na ciekawy model biznesowy, dynamiczne tempo dotychczasowego rozwoju firmy oraz ze względu na fakt, iż działa na jednym z najbardziej perspektywicznych sektorów rynku transportowego. Dofinansowanie w wysokości 35 mln zł to pierwsze tak duże finansowanie z zewnątrz, które zasililo nasze ambitne plany rozwoju. Obejmują one rozbudowę siatki połączeń intermodalnych o kolejne lokalizacje w Polsce oraz ekspansję zagraniczną.

W wyniku zawarcia umowy inwestycyjnej i zmian kapitałowych ustała również konieczność konsolidowania naszych wyników ze spółką założycielską ATC CARGO, co jest dla nas o tyle istotne, że sama formalna konieczność konsolidowania wyników Loconi i ATC powodowała, że przez wielu niewspółpracujących z nami klientów byliśmy mylnie utożsamiani ze spółką powiązaną. Tym-

czasem od samego momentu istnienia Loconi jest spółką całkowicie niezależną od firmy założycielskiej, o zupełnie innym przedmiocie działalności, której podstawowym założeniem modelu biznesowego jest działanie w oparciu o zasadę neutralności i transparentności. Co więcej, dokładnie

tam, gdzie konkurencja jest już bardzo duża. Naszym celem jest stworzenie platformy umożliwiającej naszym klientom korzystanie z dobrodziejstw intermodalu tam, gdzie dotąd nie było to możliwe lub ze względu na zbyt odległe położenie terminali po prostu nieopłacalne.

Jednym z najważniejszych osiągnięć Loconi w minionym roku było sfinalizowanie umowy z nowym inwestorem – Syntaxis Capital.

stosowanie tej zasady pozwoliło nam pozyskać do współpracy ponad 100 spedytorów, którzy z kwartału na kwartał przenoszą kolejne swoje strumienie ładunków z dróg na tory właśnie za pośrednictwem naszych rozwiązań.

Jakie są plany rozwoju firmy i na czym się ona koncentruje?

Tak jak wspomniałam, pozyskane od inwestora zasoby umożliwią nam szybką realizację dawno planowanych inwestycji, z których główna to rozbudowa sieci własnych terminali i nowych połączeń intermodalnych. Chcemy budować terminale tam, gdzie ich powstanie jest wartością dodaną do oferty lokalnego rynku, a nie

Realizację planów rozpoczynamy od budowy własnego terminalu intermodalnego w Łodzi, który w perspektywie kilku lat chcemy rozbudować do powierzchni ok 10 ha, a na jego rozbudowę wykorzystać zarówno środki własne, jak i środki unijne.

W dalszych planach firma ma także wyjście z działalnością poza granice kraju, obecnie pracujemy nad połączeniami na zachód Europy. Podobnie jak w przypadku strategii w Polsce, tak i poza nią, nie chcemy konkurować na trasach, gdzie nasza oferta nie stanowi wartości dodanej do oferty rynku. Interesują nas tylko nowe kierunki i takie połączenia, na których dzięki naszej wiedzy i kompetencjom możemy stworzyć klientom realną i opłacalną alternatywę dla transportu drogowego. ◀



Terminal może być rozbudowany o 15%, przy większych potrzebach konieczna będzie budowa kolejnego obiektu



W 2010 r. powstała spółka z o.o. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze, koncentrująca się na obsłudze pociągów przejeżdżających przez ten teren. Odbyna się tu około 50% prac przeładunkowych w rejonie Małaszewicz

Przystanek Małaszewicze

Dla prowincji położonych w centralnych i zachodnich Chinach, oddalonych od portów o 1-2 tys. km, transport morski produkowanych tam towarów nie jest opłacalny. Szukają więc sposobu na eksport swoich towarów do Europy. Dlatego połączenie przez Kazachstan, Rosję, Białoruś jest coraz popularniejsze. Na drodze tej leżą Małaszewicze.

Na trasie Jedwabnego Szlaku

Jako, że kolej może skrócić wariant oceaniczny Nowego Jedwabnego Szlaku, to prawdopodobne jest, że zostanie wybrany jeden z trzech głównych wariantów prowadzących przez Europę. Pierwszy – północny – obejmuje transport przez Polskę do Niemiec i ewentualnie dalej, do innych krajów Europy Zachodniej. Drugi zakłada wejście przez Słowację w kierunku Wiednia. Trzecim wariantem jest wejście Szlaku do Europy przez Bułgarię w kierunku północnym.

Unii Europejskiej, która jest pierwszym miejscem w Europie, gdzie pociągi mogą być rozładowywane. Dzięki tym atutom Małaszewicze stały się największym rejonem przeładunkowym na wschodniej granicy UE.

Widząc duży potencjał północnego wariantu, zwłaszcza, że czas przewozu towaru z Horgos do Europy wynosi tydzień, przedstawiciele Chin prowadzą już rozmowy z polskimi władzami. Postępy w negocjacjach i wykorzystanie tego szlaku cieszy operatorów logistycznych działających w tym regionie, również

Koncepcja Nowe Jedwabnego Szlaku z roku na rok staje się coraz bardziej realna, choć jej charakter nie jest do końca określony – stanowi elastyczną formułę używaną przez Chiny w dialogu z wieloma krajami. W wersji lądowej, jak i morskiej, ma on połączyć Chiny z Europą. Sama koncepcja zawiera kilka głównych i kilkanaście pośrednich wariantów tras, jakimi może przebiegać Nowy Jedwabny Szlak. Poszczególne warianty nie wykluczają się jednak wzajemnie, stanowiąc raczej konglomerat tras możliwych do równoczesnej realizacji.

Punktem wyjścia lądowej trasy Szlaku z Chin jest port lądowy Horgos, położony na granicy z Kazachstanem. Najkrótsza droga wiedzie przez Rosję, a w tym wypadku w grę wchodzi dwa warianty. Jeden z nich zakłada wykorzystanie kolei transsyberyjskiej na możliwie najdłuższym odcinku. Drugie rozwiązanie zakłada, że kolej transsyberyjska byłaby omijana – większa część trasy przez Azję biegłaby przez Kazachstan i przez południowo-zachodnią część Rosji (okolice Wołgogradu) oraz Ukrainę.

Kolej może skrócić wariant oceaniczny Nowego Jedwabnego Szlaku, prawdopodobne jest, że zostanie wybrany jeden z trzech głównych wariantów. Pierwszy – północny – obejmuje transport przez Polskę do Niemiec i ewentualnie dalej, do innych krajów Europy Zachodniej.

W wariantcie północnym szlak przechodziłby przez Małaszewicze, które stanowią element Europejskiego Korytarza Transportowego nr. 2 i leżą na styku kolei 1435 mm i 1520 mm oraz dwóch systemów komunikacyjnych CIM (zachodnioeuropejski) i SMGS (wschodnioeuropejski). Na dodatek jest to wschodnia granica

PKP CARGO, które ma tu swoje terminale przeładunkowe.

Obecnie na terenie Małaszewicz znajduje się 16 terminali przeładunkowych, przez które przejeżdża drewno, biomasa, węgiel, różne metale, paliwa płynne i gaz skroplony, samochody osobowe, ładunki sztukowe, w tym ponadgabarytowe, ruda



Terminal wyposażony jest we front przeładunkowo-składowy z placem B, a także w halę celno-garażową, trzy suwnice szynowe, suwnicę kołową typu Kalmar i reachstackery



Terminal Kontenerowy oferuje przeładunek jednostek UTI w relacji: wagon – wagon, wagon – samochód, wagon – plac, plac – wagon, plac – samochód

żelaza, ładunki drobnicowe jak palety czy *big bagi* oraz kontenery. Obsługa tych wszystkich ładunków zajmuje m.in. PKP CARGO, które na terenie swoich terminali położonych w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze przeładowuje pociągi jadące tym szlakiem. W 2010 r. nawet powstała spółka z o.o. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze, koncentrująca się na obsłudze pociągów przejeżdżających przez ten teren. Odbyma się tu około 50% prac przeładunkowych w rejonie Małaszewicz.

PKP CARGO także operatorem logistycznym

PKP CARGO pokłada spore nadzieje w rozwoju północnej nitki Jedwabnego Szlaku, dlatego inwestuje w terminala i rozwija współpracę z Chińczykami. W Chinach przedstawiono już ofertę nie tylko przewoźnika, ale operatora logistycznego. W ramach Grupy PKP CARGO może zorganizować transport na całej trasie, zapewnić obsługę celną oraz dostawę na ostatniej mili także z wykorzystaniem transportu samochodowego czy usługi przeładunku i składowania.

Obecnie w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze znajduje się:

- ▶ Terminal Podsędków, gdzie odbywa się przeładunek towarów masowych,
- ▶ Terminal Kowalewo przeznaczony do przeładunku przesyłek drobnych, sztukowych i materiałów sypkich w taborze krytym z możliwością załadunku lub wyładunku na samochody,
- ▶ Terminal Raniewo, którego front służy do przeładunku towarów masowych,
- ▶ Terminal Uniwersalny pozwalający na przeładunek przesyłek masowych i sztukowych na taborze odkrytym z możliwością załadunku lub wyładunku na samochody,

- ▶ Terminal Kontenerowy, który oferuje przeładunek jednostek UTI w relacji: wagon – wagon, wagon – samochód, wagon – plac, plac – wagon, plac – samochód.

Na terenie należącym do PKP CARGO znajduje się też strefa wolnocłowa o powierzchni 167 ha. Poza przeładunkiem odbywa się obsługa graniczna klientów, składowanie na placach i w magazynach oraz czynności dodatkowe jak kruszenie, sortowanie, workowanie, foliowanie, pa-

Obecnie proces modernizacyjny jest kontynuowany – trwa przebudowa zaplecza kontenerowego. W tym roku ma być zbudowana hala do obsługi przesyłek drobnicowych o pow. 1,5 tys. m². Istnieje też możliwość rozbudowy na terenie Wolnego Obszaru Celnego. W sumie terminal może być rozbudowany o 15%, przy większych potrzebach konieczna będzie budowa kolejnego terminala.

Terminal wyposażony jest we front przeładunkowo-składowy z placem B,

W wariancie północnym szlak przechodziłby przez Małaszewicze, które stanowią element Europejskiego Korytarza Transportowego nr 2 i leżą na styku kolei 1435 mm i 1520 mm oraz dwóch systemów komunikacyjnych CIM i SMGS.

kowanie, czy też wykonywanie elementów zabezpieczeń ładunku. Obsługiwanych jest 18 pociągów tygodniowo. PKP CARGO ma bardzo dużo zapytań o ten produkt. Będzie go rozwijać inwestując w Małaszewiczach i oferując usługi PKP CARGO Connect jako m.in. operatora połączeń z Chinami.

Obiekt z zapleczem

Terminal Kontenerowy to obiekt na rozwój którego liczy PKP CARGO. Powstał w 1976 r., a modernizację, dzięki której można przeładowywać równocześnie dwa pociągi o pełnym składzie, przeprowadzono w 2010 r. Zdolność przeładunkowa uległa zwiększeniu z 240 UTI/dobę do 340 UTI/dobę. Można więc w ciągu roku przeładować 100 tys. UTI, a nie 40 tys. jak poprzednio. Zdolności składowe zostały zwiększone z 360 TEU do 2 tys. TEU.

a także w halę celno-garażową, trzy suwnice szynowe, suwnicę kołową typu Kalmar i reachstackery.

Pod koniec ubiegłego roku ¼ liczby przewozów przechodzących przez Terminal Kontenerowy miało miejsce na trasie Europa-Chiny, przy czym ponad 3 razy więcej przewozów odbywało się w kierunku zachodnim niż wschodnim. W listopadzie przez terminal przeszły aż 3 tys. kontenerów.

Zwiększone potrzeby tego i innych terminali wiążą się także z modernizacją układu torowego Rejonu Małaszewicz. PKP PLK S.A. prowadzi ostatni etap modernizacji linii E 20 n(1435 mm) i linii nr. 60 (520 mm). Efektem tych prac ma być przystosowanie linii nr 60 do standardów kolei 1520 mm (25t/oś, długość pociągu – 950 mb). ◀

Tekst i zdjęcia:
Elżbieta Haber

Przede wszystkim nauczyć myśleć

O stanie polskiej edukacji, nie tylko logistycznej, z prof. Haliną Brdulak Szkoły Głównej Handlowej, TSL Biznes rozmawiał w 2013 r. Już wtedy odczuwalne były skutki niżu demograficznego na uczelniach, a model edukacji, który często nawiązywał do modelu z XIX w., był w fazie zmian. Dziś wracamy do rozmowy.

Co w ciągu tych trzech lat zmieniło się coś w edukacji?

Niestety, jest jeszcze gorzej z edukacją niż przed trzema laty, gdyż pokolenie, które teraz zaczyna studia nie ma wystarczającej wiedzy i nie jest przygotowane do funkcjonowania w obecnym otoczeniu gospodarczym. Do tego model edukacji nadal jest w fazie zmian, lecz nic pozytywnego z tego nie wynika. W konsekwencji młodych ludzi trzeba uczyć na studiach pisania, a to nie jest zadaniem studiów.

Dlaczego tak się dzieje?

Niski poziom wiedzy wyniesiony ze szkoły wynika ze sposobu nauczania, gdzie stale poszukuje się nowych form, m.in. eksperymentując z formułą egzaminów matu-

Odbija się to na jakości prac licencjackich, magisterskich, doktorskich, czy też zaliczeniowych. Dlatego na zajęciach z zarządzania logistycznego na międzynarodowych rynkach transportowych, które prowadzę, za cel postawiłam sobie, że nauczę studentów myśleć i kojarzyć fakty oraz argumentować wnioski, które wyciągają. Ich zadaniem jest pozbieranie i zsyntetyzowanie materiału, a następnie odniesienie się do problemu. Próbuję różnych metod, byle byłyby skuteczne.

I tak jest na studiach licencjackich i magisterskich?

Prowadzę zajęcia na studiach magisterskich, gdzie trafiają osoby z bardzo różnych uczelni, o różnym poziomie wiedzy bazowej. Zdają egzaminy na studia magi-



prof. Halina Brdulak

mułowania wniosków. Przy czym promuję zasadę pracy zespołowej, podpowiadam, żeby wspólnie, a nie samodzielnie, formułowali wnioski. Dopiero na podstawie tego, co przygotowują, prowadzę wykład. Taki kontakt jest łatwiejszy, gdyż mają już bazę, przedyskutowane i zdefiniowane (przy mojej pomocy) pewne pojęcia. To jest materiał do pracy z grupą, która rozwija się w zależności od poziomu studentów. Mając obraz sytuacji próbuję dostosować do tego poziom nauczania. To, moim zdaniem, najlepszy sposób pracy przy tak niskim poziomie wiedzy, z pokoleniem, które jest niedouczone i nie posiada wiedzy bazowej, a wiadomości ma tylko na niektóre tematy.

Na przykład...

W handlu zagranicznym, z którego się wywodzę, powszechnie znane są formuły Incoterms (dotyczą podziału kosztów, obowiązków i ryzyka dostawy towaru między stronami zawierającymi kontrakt). Jednak studenci często nie wiedzą co to jest, choć to podstawowe formuły handlu zagranicznego. Luki w wiedzy wynikają z tego, że nie wybrali sobie wcześniej odpowiedniego wykładu. To możliwość wyboru wykładów na uczelni powoduje, że z jednej strony mogą iść swoją ścieżką, ale z drugiej strony mają braki w wiedzy. Rozwiązaniem jest wprowadzenie przedmiotów obowiązkowych.

Pokolenie, które teraz zaczyna studia nie ma wystarczającej wiedzy i nie jest przygotowane do funkcjonowania w obecnym otoczeniu gospodarczym.

ralnych. W efekcie na studia dostają się osoby nie mające dostatecznej wiedzy oraz umiejętności formułowania myśli i używania argumentacji dla uzasadnienia swoich poglądów. To m.in. skutek tego, że na maturze nie wymaga się od nich pisania eseju.

sterskie, ale nie zawsze znają pojęcia ekonomiczne. Przygotowuję podtematy zajęć i mam szczegółowo rozpisane sylabusy. Szukam konkretnych przypadków związanych z przerabianym tematem i potem daję im do samodzielnego opracowania i sfor-



Studenci usadowieni w kręgu inaczej myślą, a poza tym wszyscy się widzą i jest inna interakcja. Za dobre zajęcia ze studentami uważam te, kiedy uczymy się nawzajem

A nie ma takich?

Są. Ale sprawy profilu regulowane są w ramach różnych przedmiotów, a nie w ramach przedmiotu kierunkowego. Mamy też napływ studentów z Łotwy i Litwy, a przede wszystkim z Ukrainy i Białorusi. Wśród nich sporo jest takich, którzy decydują się na studiowanie na polskiej uczelni nie znając dobrze języka. W związku z tym nie rozumieją do końca wykładów. Ta sytuacja dotyczy w szczególności uczelni prywatnych, które działają w oparciu o model przedsiębiorstw. To, że tak chętnie przyjmujemy studentów z zagranicy, związane jest z wyludnianiem się uczelni i problemem z pozyskaniem nowych studentów.

Może po prostu za dużo jest uczelni?

Na pewno. Zaistniała sytuacja demograficzna wymusi zmniejszenie liczby uczelni. Do tego studenci ze studiów podyplomowych mówią mi, że dyplom magistra nie daje możliwości jakich się spodziewali podejmując naukę. A studia rozpoczyna z nadzieją, że uzyska się wiedzę i dostępność do zawodu, w którym jest możliwość realizowania się, a przy okazji wynagrodzenie będzie adekwatne do czasu, który się poświęciło na pozyskanie wiedzy. Rzeczywistość mówi co innego.

Obecnie studia nie gwarantują zatrudnienia w zawodzie, a wiele osób wykonuje pracę poniżej uzyskanego wykształcenia...

Często to prowadzi do frustracji i destrukcji kapitału społecznego. Z jednej strony mamy wiele osób niezadowolonych, rozszczeniowych, które uważają, że gospodarka nie promuje ich wykształcenia i nie mogą podjąć pracy zgodnej z ich ścieżką zawodową, a z drugiej system edukacji jest w fazie transformacji i nie daje wiedzy i kompetencji, które pozwoliłyby mierzyć się z wyzwaniami stawianymi przez gospodarkę.

Czy wiadomo w jakim kierunku podąża transformacja?

Nie wiadomo co się wyłoni. Czy trójstopniowy system boloński, z podziałem na studia licencjackie i magisterskie, i doktoranckie ma sens, czy też nie? Ma być przywrócony system studiów pięcioletnich, jednolitych. Ale czy to jest rozwiązanie? Też nie wiadomo. Być może należałoby zadać parę pytań. Jak zdefiniować studia wyższe? Do kogo są skierowane? Jaka jest szansa

dla osób, które je skończą, na dalszą ścieżkę zawodową? W tej chwili to jest przedłużenie uczenia się, a siła studiów wyższych osłabła. Dlaczego tak się stało?

Czy powodem jest powszechność, dostępność i „chciwość” związana z powstawaniem szkół prywatnych, w tym z traktowaniem studiów jak produktu, na którym się zarabia, a nie jako możliwości zdobycia wiedzy, umiejętności, kompetencji? A to spowodowało wytworzenie postaw rozszczeniowych.

Ostatnio czytałam w „Gazecie Wyborczej” artykuł na temat tego, że uczniowie z pogranicza polsko-czeskiego wysyłani są masowo przez rodziców do liceów czeskich. Polacy wybierają te szkoły, gdyż ich sposób funkcjonowania jest inny niż polskich. Autor wysnuł wniosek, że przyczyna sięga czasów zaborów. U nas mamy rosyjski system nauczania, a w Czechach panuje austriacki model edukacji. W nim uczniowie inaczej zachowują się w szkole, wymagania w stosunku do nich są inne, ale i nauczyciel musi spełniać inne wymogi. A u nas po okresie zaborów nie było spójnej reformy, która zapewniałaby



Możliwość wyboru wykładów na uczelni powoduje, że studenci z jednej strony mogą iść swoją ścieżką, ale z drugiej strony mają braki w wiedzy. Rozwiązaniem jest wprowadzenie przedmiotów obowiązkowych

wiać się nad innymi racjami, bo to rozwija. Język używany w mediach nie może być wzorcem dla młodych ludzi.

Trzeba być świadomym tego, że cała kultura wpływa na sposób postrzegania świata przez młodych ludzi, którzy nie są jeszcze ukształtowani. Jeśli dysputy w me-

Niski poziom wiedzy wyniesiony ze szkoły wynika ze sposobu nauczania, gdzie stale poszukuje się nowych form. W efekcie na studia dostają się osoby nie mające dostatecznej wiedzy oraz umiejętności formułowania myśli i używania argumentacji.

utrzymanie wysokiej jakości kadry dydaktycznej. Nie było też systemu edukacji, który zapewniłby jednoczesne zdobywanie wiedzy i kompetencji społecznych, które są niezbędne do funkcjonowania w gospodarce.

Jakie to są kompetencje?

U nas nastawieni jesteśmy na tworzenie indywidualności, preferowanie i ocenianie indywidualne, co skłania do rywalizacji między jednostkami, a nie ma współdziałania i czerpania wiedzy z dyskusji między różnymi grupami społecznymi. W edukacji nie ma też elementu, który rozwija sposób myślenia i patrzenia na różnorodność. To, że negatywnie postrzega się uchodźców i odrzuca inność, wynika też ze sposobu edukacji ludzi, którzy nie są przyzwyczajeni do tego, aby dyskutować w różnorodnych grupach i słuchać różnych argumentów. Czyli nie mam akceptacji dla innych, sprzecznych z moim poglądom. A to ważne, aby umieć słuchać i zastana-

diach wpływają na kształtowanie się ludzi, to trudno się spodziewać, że będą potrafili się wypowiadać w sposób spójny i logiczny oraz argumentowali wypowiedzi.



Młodzi ludzie, którzy otarli się o uczelnie zagraniczne, czy pracowali za granicą, są bardziej świadomi, ich wiedza i sposób działania są inne. Zetknęli się z różnorodnością i musieli działać w różnorodnym środowisku



Jeżeli studentom nie pokaże się, że na bazie zachodzących zmian powinni szukać nowych rozwiązań, to wychodzą z wiedzą, która jest nieużyteczna w obecnej sytuacji gospodarczej

Problem jest głębszy, nie dotyczy tylko edukacji. Nie ma działań, które mogłyby zapobiec erozji, nie widzę więc szansy na polepszenie systemu edukacji i zwiększenie społecznej odpowiedzialności młodych ludzi.

Może więc dobrze, że część młodych ludzi wybiera uczelnie zagraniczne?

Młodzi ludzie, którzy otarli się o uczelnie zagraniczne czy pracowali za granicą, są bardziej świadomi, ich wiedza i sposób działania są inne. Zetknęli się z różnorodnością i musieli działać w różnorodnym środowisku. U nas chce się wrzucić obywatela w ramkę. To jest zaprzeczeniem rozwoju myśli i różnorodności. Dlatego uważam, że na wyższych szczeblach urzędniczych powinny być osoby, które zetknęli



Młodzi ludzie często mają zbyt wysokie mniemanie o sobie i brak im pokory oraz chęci, żeby najpierw terminować. A ważne jest to, żeby zaczęli uczyć się nie w biurze, tylko w magazynie, bo wtedy można zrozumieć procesy zachodzące w firmie

się z działaniami za granicą, a nie tylko w swoim środowisku. Dotyczy to również pracowników uczelni, bo wtedy poszerza się horyzont. Decyzje na szczeblu państwowym dotyczące edukacji powinny podejmować osoby, które miały okazję zmierzyć się z systemem innym niż polski i mają doświadczenie w tym zakresie. Jeśli tak nie jest, to powinny mieć doradców o takich kompetencjach.

Czyli ze szkolnictwem wyższym w Polsce jest coraz gorzej?

Ostatnie trzy lata nie były dobre. Błędem jest ocena naukowców za pomocą punktów i walka o nie. Żeby ludzie mogli się rozwijać trzeba im dać trochę przestrzeni. A tu nie ma miejsca do działania dla osób, które

spodarce w związku z rozwojem e-handlu i e-biznesu. To wymaga przeformułowania, więc trzeba uczyć inaczej. *Core biznes* jeszcze niedawno tak ważny w zarządzaniu, przestaje mieć rację bytu. Teraz mówi się o rozszerzonym przedsiębiorstwie, w które wciąż się konsumenta. Kontrowersyjne modele biznesowe wprowadzone przez firmy Amazon czy Uber pokazują, że szuka się nowych rozwiązań. Jeżeli studentom nie pokaże się, że na bazie zachodzących zmian powinni i oni ich szukać, to wychodzą z wiedzą, która jest nieużyteczna w obecnej sytuacji gospodarczej. Moim zdaniem najważniejszym zadaniem jest nauczyć studentów myśleć. Wiedzę twarzą powinno przekazywać się tylko na pewnym poziomie, gdyż na bazie zdarzeń z historii nie można już przewidzieć przy-

Polacy nastawieni są na tworzenie indywidualności, preferowanie i ocenianie indywidualne, co skłania do rywalizacji między jednostkami, a nie ma współdziałania i czerpania wiedzy z dyskusji między różnymi grupami społecznymi.

są niepokorne i mają inny sposób myślenia niż ugruntowane autorytety. A jeśli nie ma miejsca dla takich osób to nie ma naukowego fermentu, a rozwój następuje zwykle w wyniku zderzenia, poszukiwania czegoś. Może te trudne warunki spowodują, że siła ich oddziaływania będzie na tyle duża, że środowisko skonsoliduje się i będzie poszukiwało nowego modelu edukacji, nie opartego na zdobywaniu wiedzy z pozycji ucznia siedzącego w klasycznej ławce. Studenci usadowieni w kręgu inaczej myślą, a poza tym wszyscy się widzą i jest inna interakcja. Za dobre zajęcia ze studentami uważam te, kiedy uczymy się nawzajem. Jest to możliwe jeśli dotrę do wąskich zasobów, które ma każdy, zostaną one wydobyte i nastąpi wymiana myśli. Wtedy coś się rodzi. To zadaniem osoby prowadzącej zajęcia jest formułowanie pytań pobudzających do myślenia.

Czy i edukacja logistyczna w ciągu tych trzech lat zmieniła się na niekorzyść?

Nie. Są też pozytywy. SGH wspólnie z Kazimierzem Institute uruchomiło studia podyplomowe „Lean w usługach”, które prowadzę. Jestem po pierwszej edycji. Chodziły na nie bardzo ciekawe osoby z usługowych obszarów. Zainteresowanie tymi obszarami rośnie, gdyż dużo jest wyzwań w go-

szłości. Muszą więc umieć myśleć, szukać rozwiązań, rozumieć konteksty i wpływ różnych obszarów wzajemnie na siebie. Tu przydaje się filozofia, która według mnie powinna być obowiązkowa na studiach doktoranckich, gdyż uczy sposobu myślenia. Ścieżka myślowa wyrabia możliwość dyskursu i można ją wykorzystać w biznesie. Chodzi o to, żeby umieć wykorzystać to co było przeszłością, a z drugiej strony umieć odciąć to co jest nieprzydatne.

Są firmy, m.in. DB Schenker, które wyłuskują najzdolniejszych studentów i biorą ich na staże...

Kłopot jest w tym, że młodzi ludzie często mają zbyt wysokie mniemanie o sobie i brak im pokory oraz chęci, żeby najpierw terminować. A ważne jest to, żeby zaczęli uczyć się nie w biurze, tylko w magazynie, bo wtedy można zrozumieć procesy zachodzące w firmie. Jeżeli to rozumiem i mam pokorę w stosunku do ludzi, którzy je tworzą, to moje decyzje na szczeblu kierowniczym są ukierunkowane na doskonalenie. A jeżeli nie rozumiem istoty biznesu to jak mogę podjąć dobre decyzje? Młodzi ludzie nie mają ciekawości zobaczenia kontekstu i nie są nauczeni szukania wiedzy wszędzie, m.in. na facebooku.

Dziękuję za rozmowę. ◀

Najlepszy młody logistyk

Jakub Jędrzejczak z Zespołu Szkół Ekonomicznych w Lesznie wygrał ósmą edycję Ogólnopolskiej Olimpiady Logistycznej. Swój sukces świętował 15 kwietnia w Wyższej Szkole Logistyki podczas uroczystej gali.

Zwycięzca pokonał ponad 7 tys. uczniów z całej Polski. Po trzech etapach zmagania zdobył największą liczbę punktów, dlatego jako uczeń trzeciej klasy ma pewne miejsce na studiach I i II stopnia w Wyższej Szkole Logistyki w Poznaniu.

Nagrody i dobry początek kariery w logistyce zapewnili sobie także – drugi na podium Adrian Zych z Zespołu Szkół Zawodowych nr 1 w Ostrołęce oraz trzecia – Izabela Zep ze zwycięskiego leszczyńskiego „Ekonomika”. Sukcesy uczniów z tej wielkopolskiej szkoły – pięciu finalistów, w tym dwoje na podium – zadecydowały o tym, że zaszczytny tytuł i nagrody dla Najlepszej Szkoły VIII Ogólnopolskiej

utalentowanych uczniów wśród potencjalnych pracodawców. Olimpiada jest jedynym w Polsce turniejem tematycznym z dziedziny logistyki, którego finaliści są zwolnieni z etapu pisemnego egzaminu zawodowego. Wiedzie on przez trzy etapy. Pierwszy – szkolny, w którym wystartowało 7127 uczniów, odbył się w październiku 2015 r. w 294 szkołach ponadgimnazjalnych w całej Polsce. Do drugiego, okręgowego zakwalifikowało się 588 uczniów, a do finału 58 najlepszych. W zależności od zdobytego miejsca, będą oni w pełni lub częściowo zwolnieni z czesnego na studiach w WSL, a każdy z uczestników finału z części pisemnej egzaminu zawodowego.

Celem olimpiady jest pobudzenie i rozwijanie zainteresowań uczniów problematyką logistyczną oraz promowanie utalentowanych uczniów wśród potencjalnych pracodawców.

Olimpiady Logistycznej trafiły właśnie do Zespołu Szkół Ekonomicznych w Lesznie.

Celem olimpiady jest pobudzenie i rozwijanie zainteresowań uczniów problematyką logistyczną oraz promowanie

Organizację olimpiady umożliwia zaangażowanie sponsorów i fundatorów nagród. VIII edycję wspierali Sponsorzy Złoci: Dachser, DPD Polska, JAS-FBG, TimoCom Soft- und Hardware GmbH,



Jakub Jędrzejczak z Zespołu Szkół Ekonomicznych w Lesznie pokonał ponad 7 tys. uczniów z całej Polski

Transics International, STILL Polska oraz Sponsorzy Srebrni: DHL i PKN Epał. Dzięki nim finaliści otrzymali atrakcyjne nagrody rzeczowe, a pięciu najlepszych zaproszenia na płatne staże w firmie Kuehne + Nagel. Firma Emapa przekazała program Transport+, Syntea – voucher na szkolenie z zakresu transportu towarów niebezpiecznych.

W uroczystej gali VIII Ogólnopolskiej Olimpiady Logistycznej uczestniczyło ponad czterdziestu przedstawicieli świata biznesu. Wielu z nich na takich imprezach szuka kandydatów na praktykantów, stażystów i pracowników. Honorowym Patronem olimpiady jest minister edukacji narodowej. Patronem Merytorycznym jest Instytut Logistyki i Magazynowania oraz Polskie Towarzystwo Logistyczne. ◀

LOGISTICS 2016

Pomiędzy 18-20 maja w Poznaniu odbędzie się XIII edycja Polskiego Kongresu Logistycznego LOGISTICS 2016, jednego z najważniejszych wydarzeń branżowych w Polsce, odbywającego się co dwa lata.

Ostatnia edycja zgromadziła ponad 800 uczestników i 50 wystawców. Podczas trzech dni odbyło się 70 prezentacji. W tym roku impreza organizowana jest wspólnie z Europejskim Kongresem Logistycznym EUROLOG 2016. Organizatorem tego wydarzenia jest Instytut Logistyki i Maga-

zynowania oraz Europejskie Towarzystwo Logistyczne (ELA).

Trzy dni Kongresu będą obfitować w wystąpienia ekspertów, sesje i debaty tematyczne, warsztaty czy zwiedzanie firm. Zorganizowana zostanie wystawa „Rynek Logistyczny”. Ostatniego dnia odbędzie się konferencja Research Day pod opieką

Europejskiego Towarzystwa Logistycznego, podczas której poruszone zostaną kwestie współpracy pomiędzy biznesem a sferą nauki.

Tematem przewodnim wydarzenia będzie „Logistyka w cyfrowym świecie”. W programie zaplanowano liczne wystąpienia ekspertów również ze strony Dachser, który po raz kolejny został partnerem Kongresu. Przedstawiciele firmy Dachser wezmą również udział w debacie w ramach Sesji Plenarnej. Operator zaprezentuje swoją ofertę na stoisku firmowym i zaprosi uczestników Kongresu do zwiedzania nowego magazynu Dachser w oddziale w Poznaniu. ◀

Szkoły zawodowe będą kształcić kierowców

Jednym z problemów, z którym boryka się branża transportowa jest brak kierowców zawodowych. Sygnały o potencjalnych trudnościach były zgłaszane przez ekspertów z branży i właścicieli firm transportowych od dawna, jednak ich deficyt zaczął być szczególnie odczuwalny w połowie 2015 r.



Andrzej Gluźniewicz

Główne przyczyny tej sytuacji to: coraz starsza kadra (część kierowców osiągnęła wiek emerytalny), brak szkolenia w szkołach zawodowych i wysokie koszty uzyskania kwalifikacji zawodowych.

Na ile wpływały na to wysokie koszty uzyskania potrzebnych uprawnień, a na ile konkurencja ze strony firm zachodnich?

– Wysokie koszty kursów na zawodowe prawo jazdy to istotny problem – twierdzi Andrzej Gluźniewicz, koordynator ds. współpracy z przewoźnikami w DB Schenker Logistics – *Dla części kierowców głównym motywatorem jest wysokość wynagrodzenia – ci podejmują pracę za granicą lub u polskich przedsiębiorców w transporcie międzynarodowym. Kierowcy, dla których priorytetem jest bliskość rodziny, wybierają pracę w Polsce. Zatem płace oferowane przez firmy zachodnie nie stanowią kluczowego kryterium wyboru* – dodaje.

Rozwiązaniem tego problemu jest utworzenie szkół zawodowych. Taką decyzję,

długo oczekiwaną przez środowisko transportowe, w zeszłym roku podjęło MEN. Jednak efekty tego działania w dużej mierze zależą od faktycznego zainteresowa-

nią mogą działania skutkujące poprawą infrastruktury drogowej, komfortu jazdy, a pośrednio także bezpieczeństwa na drogach. Pożądane byłoby także zniesienie bariery

Decyzję o utworzeniu szkół zawodowych dla kierowców, w zeszłym roku podjęło MEN. Jednak efekty tego działania w dużej mierze zależą od faktycznego zainteresowania zawodem kierowcy wśród absolwentów gimnazjów, czy szkół średnich.

nia zawodem kierowcy wśród absolwentów gimnazjów, czy szkół średnich. – *Sukces zależy nie tylko od działań zachęcających po stronie placówek szkolnych, ale również od poziomu wynagrodzeń i warunków pracy, jakie młodym kandydatom na kierowców zaproponują przewoźnicy* – komentuje Andrzej Gluźniewicz. Jego zdaniem, w zachęceniu do wyboru zawodu kierowcy na pewno po-

wiekowej – 45 lat – ograniczającej możliwość kierowania aktualnych kierowców na kursy podnoszące kwalifikacje, finansowane z Krajowego Funduszu Szkoleniowego. – *Całej branży przydałyby się też działania wizerunkowe, zachęcające młodych ludzi, w tym również kobiety, do zainteresowania się zawodem kierowcy* – podsumowuje. ◀

KK

Współpraca UPS z Politechniką Wrocławską

Studenci Politechniki Wrocławskiej utworzyli grupę Jet Stream, która tworzy eksperymentalne bezzałogowe statki powietrzne (drony). Jej sponsorem jest UPS.

W ramach współpracy UPS przetransportował drony zespołu do USA na konkurs SAE Aero Design, który odbył się w dniach 11-13 marca 2016 r. w Fort Worth w Teksasie. Zaangażowanie UPS w projekt Jet Stream

jest częścią prowadzonego przez firmę programu, który ma wspierać rozwój innowacji i nowych technologii, jak również dawać szansę młodym talentom.

UPS prowadzi oceny potencjalnych zastosowań dronów w ramach swojej

działalności, w tym pod kątem ich zastosowania w inwentaryzacji w zakładzie UPS Healthcare w Roermond w Holandii. UPS Strategic Enterprise Fund zainwestował także w start-up producenta dronów CyPhy. Ta inwestycja pozwala lepiej zrozumieć technologie związane z dronami oraz modelami biznesowymi do wykorzystania w sytuacjach kryzysowych lub klęsk żywiołowych, jak również operacyjnie i komercyjnie.

Aby dostarczyć na czas zaprojektowane przez studentów drony do Fort Worth w Teksasie UPS wykorzystał usługę UPS Worldwide Express Freight, która jest przeznaczona do transportu pilnych i ciężkich przesyłek o dużej wartości. ◀



Programy stażowe w firmie Dachser

Od lat w projekty edukacyjne mające na celu podnoszenie wiedzy młodych logistyków angażuje się Dachser.



Agnieszka Józwick



Cyklicznie organizujemy autorski program stażowy dla absolwentów szkół średnich, a także jesteśmy partnerem pierwszych w Polsce logistycznych studiów dualnych prowadzonych w Wyższej Szkole Logistyki w Poznaniu.

W tym roku akademickim ponownie przyjęliśmy kolejną grupę stażystów oraz po raz drugi studentów WSL. Widzimy, że studia dualne zyskują na popularności. Nie dziwi nas to. Połączenie nauki w systemie akademickim z wiedzą praktyczną

zdobywaną w pracy, cenią sobie zarówno studenci, jaki i firmy logistyczne oraz uczelnia. Dla młodych ludzi jest to ważne doświadczenie zawodowe podnoszące ich atrakcyjność na rynku pracy, dla firm logistycznych to możliwość pozyskania doskonale przeszkolonych i wyedukowanych pracowników. Z kolei uczelnia uatrakcyjnia w ten sposób swoją ofertę kształcenia dopasowaną do potrzeb rynku i branży. Widząc korzyści jakie przynosi taki model edukacji, coraz więcej osób chce w nim uczestniczyć, jednak liczba miejsc jest ograniczona. Bardzo uważnie podchodzimy do praktycznego kształcenia naszych stażystów, dlatego co roku jesteśmy gotowi przyjąć tylko kilku z nich, by móc zapewnić jak najlepszy proces zdobywania doświadczenia w oddziałach naszej firmy. Wielu z nich ma szansę później podjąć u nas pracę. Do tej pory zatrudniliśmy już 44 młodych ludzi, którzy wcześniej odbyli u nas staże. ◀

Agnieszka Józwick
dyrektor ds. personalnych
w Dachser w Polsce

HWL Polska promuje najlepszych

Już po raz szósty Hellmann Worldwide Logistics Polska sponsoruje praktyki zawodowe laureatom konkursu organizowanego przez Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Stanisława Staszica w Kwidzynie. Nagrodą są dwutygodniowe praktyki w jednym z oddziałów spółki wraz z noclegiem.



W tym roku w konkursie, którego celem jest poszerzenie wiedzy w zakresie logistyki, udział wzięło 39 uczniów z 13 szkół w Wejherowie, Wąbrzeźnie, Malborku, Inowrocławiu, Bydgoszczy, Brodnicy, Grudziądzu, Tczewie, Toruniu, Nowym, Starogardzie Gdańskim i Skórczu.

Konkurs podzielono na dwa etapy. Po części pisemnej, podczas której uczniowie rozwiązywali test oraz zadania z zakresu

transportu i logistyki, wyłoniono 14 laureatów. W drugim etapie odpowiadali oni ustnie na przygotowane wcześniej, losowo wybrane pytania. Dwóch uczniów Krystian Goździalski z Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Inowrocławiu i Patryk Wiśniewski ze Szkoły Technicznej w Zespole Szkół Bydgoskiego Zakładu Doskonalenia Zawodowego otrzymali wyróżnienie za wytrwałość w walce o trzecie miejsce.

Zwycięzcą Konkursu został Natan Dobrzeniewski z Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Nowym. Drugie miejsce zajął Dominik Smukała z Zespołu Szkół Budowlanych i Odzieżowych w Tczewie. Miejsce trzecie należało do Konrada Krupa z Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Kwidzynie. Osoby, które zajęły pierwsze, drugie i trzecie miejsce otrzymały dwutygodniowe praktyki w jednym z oddziałów Hellmann Worldwide Logistics Polska. ◀

Płaca minimalna Loi Macron we Francji od 1 lipca 2016 roku

Już od 1 lipca zagraniczna firma wykonująca przewozy na terenie Francji będzie musiała zapewnić pracownikowi minimalne wynagrodzenie w wysokości co najmniej 9,67 euro/godz. Jednak to nie koniec wymogów, które muszą spełnić firmy spoza Francji.

7 kwietnia 2016 r. we Francji został przyjęty dekret nr 2016-418, którego głównym założeniem było zastosowanie przepisów francuskiego Kodeksu pracy również do zagranicznych przedsiębiorstw transportowych, które tymczasowo oddelegowują pracowników. Nowe przepisy zaczną obowiązywać od 1 lipca 2016 r.

Oprócz konieczności zapewnienia płacy minimalnej w wysokości 9,67 euro/godz., polscy przedsiębiorcy będą musieli spełnić szereg wymagań administracyjnych, aby wykonywać przewóz na terenie Francji.

na dłuższy niż sześć miesięcy. Zaświadczenie to obowiązkowo będzie musiało zostać wydane w języku francuskim, koniecznie przed pierwszym oddelegowaniem, opatrzone datą i podpisem. Kierowca będzie musiał posiadać przedmiotowe zaświadczenie przy sobie.

py przedsiębiorstw, zaświadczenie winno zawierać dodatkowo: imię i nazwisko lub nazwę firmy, adres, adres poczty elektronicznej, numery telefonów, numer identyfikacyjny SIRET (francuski Regon) przedsiębiorstwa lub podmiotu przyjmującego oddelegowanego kierowcę, datę rozpoczę-

Oprócz konieczności zapewnienia płacy minimalnej w wysokości 9,67 euro/godz., polscy przedsiębiorcy będą musieli spełnić szereg wymagań administracyjnych, aby wykonywać przewóz na terenie Francji.



Przedsiębiorstwo transportowe będzie musiało wydać pracownikowi – kierowcy stosowne zaświadczenie o oddelegowaniu. Będzie ono wydawane na okres wskazany przez przedsiębiorcę zagranicznego, jednak nie na dłuższy niż sześć miesięcy

Nie należy także zapominać, że we Francji funkcjonuje układ zbiorowy w sektorze transportu, który gwarantuje pracownikom dodatkowe świadczenia, w tym w postaci premii za wysługę lat.

Zaświadczenie o oddelegowaniu

Podobnie jak w przypadku zwykłego oddelegowania pracownika do świadczenia pracy na terytorium Francji, również przedsiębiorstwo transportowe będzie musiało wydać pracownikowi – kierowcy stosowne zaświadczenie o oddelegowaniu. Będzie ono wydawane na okres wskazany przez przedsiębiorcę zagranicznego, jednak nie

Będzie ono musiało zawierać następujące dane:

1) dane kontaktowe firmy (imię i nazwisko lub nazwa firmy, forma prawna, adres, adres poczty elektronicznej, numery telefonów przedsiębiorstwa lub zakładu, który zwykle zatrudnia pracownika, datę i miejsce urodzenia zarządcy lub zarządców, oznaczenie zakładu ubezpieczeń społecznych, do którego odprowadzane są składki);

2) dane pracownika oddelegowanego (imię i nazwisko, data i miejsce urodzenia, adres stałego zamieszkania, data podpisania umowy o pracę, prawo właściwe dla umowy o pracę, kwalifikacje zawodowe oddelegowanego kierowcy);

3) stawka godzinowa brutto w przeliczeniu na euro, ustalenia dotyczące wydatkowania kosztów na zakwaterowanie i wyżywienie, w tym koszty dzienne;

4) dane kontaktowe przedstawiciela na terytorium Francji (imię i nazwisko lub nazwa firmy, adres, adres poczty elektronicznej, numery telefonów przedstawiciela);

5) w przypadku przedsiębiorstw przewozowych będą to dane dotyczące wpisu w elektronicznym rejestrze transportu drogowego, utworzonego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady;

6) w przypadku oddelegowania realizowanego między zakładami należącymi do tego samego przedsiębiorstwa lub gru-

cia oddelegowania i przewidywaną datę zakończenia, zasady ponoszenia kosztów podróży, ewentualnie adresy miejsc zakwaterowania pracownika.

Akta osobowe w pojeździe

Kierowca, na żądanie funkcjonariuszy przeprowadzających kontrolę, obowiązany jest przedstawić:

1. karty wynagrodzeń za okres oddelegowania lub inny równoważny dokument, zawierający następujące informacje:
 - stawka godzinowa brutto oraz dodatki za nadgodziny w przeliczeniu na euro,
 - okres i godziny, które różnicują zapłatę wynagrodzenia w regularnej wysokości oraz dodatek za nadgodziny,
 - urlopy i dni świąteczne oraz związane z nimi zasady wynagradzania;
2. jakikolwiek dokument potwierdzający faktyczną wypłatę wynagrodzenia;
3. kopię powołania przez przedsiębiorstwo jego przedstawiciela, zgodnie z wymogami określonymi artykułem R 1263-2-1 Kodeksu pracy;
4. w razie potrzeby, tytuł układu zbiorowego znajdującego zastosowanie do pracowników;
5. egzemplarz ważnego zaświadczenia o oddelegowaniu;
6. umowę o pracę pracownika oddelegowanego.

Kancelaria Transportowa KOBEN



- ▶ Jesteśmy po to, aby przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy rzeczy lub osób byli na bieżąco z obowiązującymi przepisami o czasie pracy kierowców. Dbamy o to, żeby kontrole służb kontrolnych były tylko formalnością. Jesteśmy po to, aby firmy nie dzieliły się zyskiem ze służbami kontrolnymi na skutek nałożonych kar.
- ▶ W swojej działalności łączymy doświadczenie naszych specjalistów z najnowszymi regulacjami prawnymi z zakresu czasu pracy kierowców, przez co jesteśmy w stanie zaoferować klientom dostarczenie wiedzy i usług na najwyższym poziomie.
- ▶ Nasi doradcy, specjaliści w rozliczeniach oraz wykwalifikowani eksperci prawa transportowego, pozostają do Państwa dyspozycji na terenie całego kraju.
- ▶ Prowadzone przez nas szkolenia są gwarancją przyswojenia potrzebnej w działalności transportowej wiedzy i umiejętności.
- ▶ Przygotowywane przez nas odwołania charakteryzują się niezwykłą skutecznością, przez co z jednej strony są dla firm oszczędnością a z drugiej strony precyzyjną wskazówką jak nie popełnić drugi raz tych samych błędów.



Powołanie przedstawiciela przez zagranicznego przedsiębiorcę dokonuje się w formie pisemnej, ze wskazaniem: imienia i nazwiska, daty i miejsca urodzenia, adresu we Francji, adresu poczty elektronicznej lub nazwy spółki, numer telefonu przedstawiciela

Przedstawiciel zagranicznego przedsiębiorcy

Powołanie przedstawiciela przez zagranicznego przedsiębiorcę dokonuje się w formie pisemnej, ze wskazaniem: imienia i nazwiska, daty i miejsca urodzenia, adresu we Francji, adresu poczty elektronicznej lub nazwy spółki, numeru telefonu przedstawiciela. Dokument musi zostać przetłumaczony na język francuski.

Przedstawiciel musi zostać ustawiony na co najmniej okres oddelegowania oraz okres 18 miesięcy po jego zakończeniu.

Sankcje karne i administracyjne

Sankcje karne za naruszenie przepisów francuskiej ustawy dotkną samego przedsiębiorcę (właściciela/zarząd). Karany karą grzywny będzie przede wszystkim brak zaświadczenia, ale także to, że wymagana dokumentacja będzie niekompletna, nieprawidłowa, nieczytelna lub

sporządzona w taki sposób, że wskazane w niej informacje będą mogły zostać usunięte.

Ustawodawca francuski zaklasyfikował te naruszenia do czwartej klasy, co oznacza, iż zgodnie z art. 113-13 francu-

za naruszenia związane z oddelegowaniem pracowników, a w przypadku ponownych naruszeń – 4 tys. euro w ciągu jednego roku od dnia powiadomienia o pierwszej grzywnie. Łączna kwota grzywien nie może przekroczyć 500 tys. euro.

Kierowca, na żądanie funkcjonariuszy przeprowadzających kontrolę, obowiązany jest przedstawić karty wynagrodzeń za okres oddelegowania lub inny równoważny dokument.

skiego Kodeksu karnego, będą one karane grzywną w wysokości 750 euro. Natomiast za brak posiadania egzemplarza umowy o pracę przez kierowcę, przedsiębiorca zapłaci grzywnę stosowną do trzeciej klasy naruszeń, czyli 450 euro.

Z tytułu naruszeń stosownych przepisów, przedsiębiorca narażony jest także na nałożenie grzywny administracyjnej. Jej wysokość nie może przekroczyć 2 tys. euro

Przy ustalaniu wysokości grzywny, organ administracyjny bierze pod uwagę okoliczności i wagę naruszenia, zachowanie sprawcy naruszenia oraz jego środki i wydatki.

Okres przedawnienia grzywny administracyjnej wynosi dwa lata i liczony jest od dnia, w którym naruszenie zostało popełnione. ◀



Wysokość grzywny administracyjnej nie może przekroczyć 2 tys. euro za naruszenia związane z oddelegowaniem pracowników, a w przypadku ponownych naruszeń – 4 tys. euro w ciągu jednego roku od dnia powiadomienia o pierwszej grzywnie. Łączna kwota grzywien nie może przekroczyć 500 tys. euro

▶ Bieżące informacje na temat przewozów transportowych we Francji są publikowane na stronie www.koben.pl.

Dekret nr 2016-418 dotyczący delegowania pracowników w transporcie drogowym na terytorium Francji. Tłumaczenie w języku polskim do pobrania na blogu Kancelarii Transportowej KOBEN:

<http://koben.pl/dekret-nr-2016-418-dotyczacy-delegowania-pracownikow-w-transportie-drogowym-na-terytorium-francji-tlumaczenie-w-jezyku-polskim/>
DZIAŁ PRAWNY KANCELARII TRANSPORTOWEJ KOBEN

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**

**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej



www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck& Van
ul. Malczewskiego 17a,
05-820 Piastów
- 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 tytuływ 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 /2016
Truck&Van od numeru /2016
oba tytuły od numeru /2016

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.



TRANSEXPO

XIII Międzynarodowe Targi
Transportu Zbiorowego

11-13.10.2016



Najważniejsze wydarzenie dla transportu zbiorowego

5000

zwiedzających

130

wystawców z 8 krajów

transexpo.pl

Niezależnie od wielkości Twojej floty pomożemy Ci zredukować koszty.

Oszczędź aż do 340 litrów paliwa rocznie, jeśli jeździsz ciężarówką o masie całkowitej od 3,5 do 7,5 ton, lub do 912 litrów, jeśli poruszasz się ciężarówką o masie całkowitej przekraczającej 16 ton*.

Niezależnie od tego, czy masz jeden, czy pięćset samochodów, zawsze chcesz obniżyć koszt eksploatacji. Wychodząc temu naprzeciw, stworzyliśmy paliwo BP diesel z technologią ACTIVE. Testy pokazują, że szkodliwe osady w silniku mogą zwiększyć zużycie paliwa aż do 3,8%**.

Paliwo BP diesel z technologią ACTIVE oczyszcza silnik podczas jego pracy. Dzięki temu Twój silnik jest czystszy i efektywniejszy.

Więcej na www.bpplus.pl.

* Na podstawie rocznego przebiegu: 50 000 km dla pojazdów o masie całkowitej od 3,5 do 7,5 ton i 180 000 km dla pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 16 ton.
** Średnio 3,1%. Zużycie paliwa mierzone w niezależnych testach na drodze ciężarówką poprzez porównanie brudnych i czystych wtryskiwaczy. Rzeczywiste zużycie paliwa może zależeć od wielu czynników, takich jak konfiguracja pojazdu, drogowy cykl pracy i rodzaj ładunku.

