

WRZESIEŃ – 9/2016 (72)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

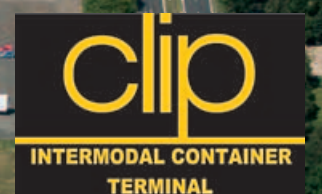
Tematy numeru:

**Logistyka
branży spożywczej**

**Terminal o strategicznym
położeniu**

**Intermodal alternatywa
dla transportu drogowego**

PARTNER WYDANIA



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA JESIEŃ 2016

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

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

Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe Jesień 2016.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

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

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



- 6 października – POZNAŃ
- 18 października – KRAKÓW
- 27 października – WROCŁAW
- 9 listopada – WARSZAWA
podczas drugiego dnia
targów Trans Poland



Organizatorzy Konferencji:



Partnerzy:



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



Po ostatnich latach posuchy, ku zaskoczeniu wielu osób, transport intermodalny w Polsce, w drugim kwartale 2016 r. osiągnął bardzo dobre wyniki. Masa przewiezionych towarów wzrosła o blisko 30% w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego, a praca przewoźowa o 23,81%. I nie jest to zasługą firm przewoźowych osiągających do tej pory najlepsze wyniki na rynku. To te, które pojawiły się w Polsce parę lat temu jak Captrain Polska, umacniają się na nim w szybkim tempie, mimo barier technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych, które stale istnieją. Co więcej, mimo – *dotychczasowej polityki w zakresie rozwoju transportu intermodalnego, która miała charakter deklaracyjny* – jak stwierdziła dr hab. Jana Pieriegud, prof. SGH w raporcie opublikowanym w lipcowym wydaniu „Namiarów na Morze i Handel”.

Na pewno na poprawę wyników wpływa wybudowanie i wyremontowanie połączeń drogowych i kolejowych oraz terminali intermodalnych. Do tego w październiku zostanie ukończona budowa drugiej części terminala DCT2 w gdańskim porcie, która podwoi jego możliwości przeładunkowe, a to powinno być dodatkowym impulsem do rozwoju transportu intermodalnego. No i nie zapominajmy też, że transport drogowy staje się mniej opłacalny dzięki rosnącym kosztom, chociażby w związku z wprowadzaniem przez państwa Unii Europejskiej płacy minimalnej, a także w związku z brakiem kierowców, co wiąże się z podwyżką wynagrodzeń.

Czy nadszedł więc czas, że struktura naszego sektora transportowego będzie się zmieniać?

Cóż, w kraju coraz częściej ładunki całopojazdowe zastępowane są przewozami drobnicowymi, a nie ma to nic wspólnego z odgórnym sterowaniem, tylko ze zmianą potrzeb zleceniodawców. Ekonomia rządzi się swoimi prawami, niezależnie od tego czy ktoś chce tego lub nie. Miejmy więc nadzieję, że odnotowany ostatnio rozwój intermodalu, nie jest tylko chwilowy.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

> Wydarzenia

Ruszyła II edycja Plebiscytu „Przyjazny Pracodawca TSL” 6
Targi POL-ECO-SYSTEM – najnowsze eko-rozwiązania..... 7

> Logistyka

Łańcuch jakości..... 8
Dostawa do ponad 400 lokalizacji..... 13
Różnie, ale zawsze w warunkach sterylnych..... 14
Trzecie z kolei 16
Rozwój drobnicy – widoczny trend na rynku logistycznym..... 18

> Logistyka-technologia

Przed bramami prawie nie słycać hałasu maszyn 20
Palety Inka – idealne rozwiązanie dla eksportu drogą morską oraz lotniczą 21
Serce logistyki Inter Cars 22

> Transport drogowy

Intermodal alternatywą dla transportu drogowego 26
Terminowe pobieranie danych z kart i tachografów – praktyka kontrolna... 30
Z drogami lepiej niż z koleją 33
Karta nie tylko paliwowa..... 34

> Transport intermodalny

Na jednakowych, niedyskryminacyjnych zasadach..... 36
Terminal o strategicznym położeniu... 40
Nożyce się rozwierają..... 42

Intermodal zgodny ze strategią biznesową..... 45
Warunki dobre, możliwości gorsze..... 46
Intermodal – a better way! 48

> Transport kolejowy

PKP PLK – wyścig z czasem 50

> Finansowanie

Nadspodziewanie dobre wyniki w branży leasingowej 52
Dlaczego leasing 56
Branżę transportową czekają liczne wyzwania..... 58

> Prawo

Odpowiedzialność przedsiębiorcy za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego 60
Najczęstsze problemy polskich firm transportowych w Niemczech 64

> Powierzchnie magazynowe

Rynek w szczytowej formie 66
Panattoni BTS Bydgoszcz dla sieci Carrefour 70
Inwestycja DSV dla Arla Foods 71
Warszawa z własnym magazynem self storage..... 72



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPODYŻACIA-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

Skład DTP

Studio 2000 www.studio2000.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

FORD TRANSIT COURIER VAN



Go Further

NA BOGATO Z NISKĄ RATĄ



282* PLN
/MIES.
LUB 38 650 PLN NETTO

ROZKRĘĆ SWÓJ BIZNES NA BOGATO Z NISKĄ RATĄ.

FORD TRANSIT COURIER VAN Z BOGATYM WYPOSAŻENIEM
W STANDARDZIE:

- klimatyzacja
- radio z Bluetooth®
- prawe drzwi przesuwne
- przednie światła przeciwmgielne
- elektrycznie sterowane szyby i lusterka
- centralny zamek

* Wyliczenie dla Forda Transit Courier Van Trend, 1.0 EcoBoost, 100 KM, w cenie promocyjnej 38 650 zł netto z dodatkowymi opcjami, na okres 36 miesięcy przy całkowitym przebiegu 140 000 km, opłata wstępna 40%, WIBOR 1,675%, wartość końcowa 45%, rata miesięczna 282 zł netto w FordLeasing Opcje. Niniejsza oferta jest ograniczona w czasie, dotyczy przedsiębiorców i nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Na zdjęciu samochód z wyposażeniem opcjonalnym. Ford OneCall: 22 522 27 27 – opłata za połączenie zgodna z taryfą operatora. ford.pl

Ruszyła II edycja Plebiscytu „Przyjazny Pracodawca TSL”

Trwa druga odsłona ogólnopolskiego plebiscytu „Przyjazny Pracodawca TSL”, skierowanego do firm zajmujących się transportem spedycją lub logistyką. Kapituła wyróżni trzy firmy, które w szczególności dbają o warunki zatrudnienia oraz wykazują się troską o pracownika. Do 15 października będą przyjmowane zgłoszenia.

Idea stojąca za przyznaniem wyróżnienia „Przyjazny Pracodawca TSL” to promocja tych firm, które dbają o stabilność i rozwój miejsc pracy, rozwój kompetencji i talentów oraz różnorodność w organizacji, zapewniając jednocześnie godne i przyjazne warunki zatrudnienia. To również możliwość porównania swojej firmy z konkurencją.

trzech obszarów funkcjonowania firmy w zakresie polityki personalnej: rozwoju kadr, wynagrodzenia i motywacji, zarządzania kadrami.

– Nagroda „Przyjazny Pracodawca Branży TSL” to nie tylko ogromne wyróżnienie, ale także potwierdzenie właściwego kierunku naszych starań – mówi Magdalena Hotyńska, dyrektor ds. zasobów ludz-

uwagę kandydatów, zwłaszcza wśród spedytorów, handlowców i zawodowych kierowników.

– Jednym ze sposobów na wyróżnienia się na rynku pracy jest Plebiscyt „Przyjazny Pracodawca TSL”, w którym może wziąć udział praktycznie każda firma. Zachęcam do wypełnienia ankiety, bo to nic nie kosztuje, a daje możliwość spojrzenia i dokonania

Kapituła wyłoni zwycięzców na podstawie punktowej oceny nadesłanych ankiet. Ta zawiera pytania dotyczące funkcjonowania firmy w zakresie polityki personalnej: rozwoju kadr, wynagrodzenia i motywacji, zarządzania kadrami.

kich w firmie FM Logistic, laureata tytułu „Przyjazny Pracodawca TSL 2015”.

Inicjatorami i jednocześnie organizatorami plebiscytu są Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki TransPoland oraz redakcja portalu Pracujwlogistyce.pl. W kapitule, a zarazem w gronie patronów plebiscytu, znaleźli się także przedstawiciele środowisk naukowych m.in. Wyższej Szkoły Logistyki, Uniwersytetu Gdańskiego.

Plebiscyt a wyzwania rynku pracy

Ubiegłoroczne zapowiedzi i prognozy agencji badawczych dotyczące zmian na rynku pracy zaczęły się realizować – rynek pracy stał się rynkiem kandydata. Ta zmiana dotknęła wszystkie branże, a szczególnie TSL, która już od kilku lat była na topie wśród pracodawców tworzących najwięcej miejsc pracy. Co to oznacza? Firmy będą musiały jeszcze bardziej zadbać o przyjazną atmosferę i dobre warunki zatrudnienia, aby zatrzymać pracownika jak najdłużej i zbudować z nim jak najlepsze relacje oraz wesprzeć jego zaangażowanie.

Można powiedzieć, że w sektorze usług TSL rozpoczął się swoisty „festiwal” zachęt i ofert, które mają przyciągnąć

autooceny niektórych obszarów zarządzania kadrami przez pryzmat wskaźników, które mogą decydować o tym, czy nasza firma spełnia oczekiwania i wyzwania obecnego rynku pracy. Tegoroczna ankieta różni się nieco od tej z pierwszej edycji Plebiscytu, m.in. zawiera pytania o działalność CSR i edukacyjną – mówi Beata Trochymiak, redaktor naczelna i wydawca portalu Pracujwlogistyce.pl.

Rozstrzygnięcie plebiscytu oraz nadanie tytułu „Przyjazny Pracodawca TSL 2016” odbędzie się 9 listopada 2016 r. w Warszawie, podczas uroczystego bankietu, odbywającego się w ramach IV edycji targów TransPoland. Jak wskazuje Paweł Konowalek, Menedżer Targów – *Cieszy nas rosnący prestiż i ranga TransPoland, które już teraz są największym biznesowym wydarzeniem TSL w tej części Europy. Plebiscyt to odpowiedź na ogromne zainteresowanie firm ubiegłorocznym debiutem tej inicjatywy, która wyróżnia rzetelne firmy na tle konkurencji.*



Szczegóły pod adresem:
www.trans-poland.pl/plebiscyt-tsl
 oraz www.pracujwlogistyce.pl.



Zasady udziału

Do plebiscytu zgłaszać mogą się wszystkie firmy z sektora TSL. Laur i tytuł „Przyjazny Pracodawca TSL 2016” przyznany zostanie w trzech kategoriach, gdzie kryterium będzie wielkość firmy ustalona na podstawie liczby zatrudnionych osób. Podział będzie na małe firmy (o zatrudnieniu do 50 pracowników), średnie (o zatrudnieniu od 51-500 pracowników) i duże/korporacje (o zatrudnieniu powyżej 500 pracowników). Kapituła, podobnie jak w ubiegłym roku, wyłoni zwycięzców na podstawie punktowej oceny nadesłanych ankiet. Ta zawiera pytania dotyczące

Targi POL-ECO-SYSTEM – najnowsze eko-rozwiązania

Biznes, wiedza, finansowanie i ustawodawstwo – tegoroczne targi POL-ECO-SYSTEM (11-14.10.2016) to ważne miejsce rozmów decydentów i ekspertów rynku o zmianach jakie czekają sektor ochrony środowiska. W Poznaniu prezentowane będą również najnowsze eko-technologie i rozwiązania dla wielu branż przemysłu.

Już jesienią, w ramach POL-ECO-SYSTEM firmy zaprezentują zróżnicowaną ofertę produktów i rozwiązań, która dedykowana jest zarówno dla prosumen-tów (indywidualne gospodarstwa domowe), jak i przedsiębiorstw przemysłowych oraz produkcyjnych.

– *Wystawa POL-ECO-SYSTEM i panele dyskusyjne to propozycja dla tych, którzy interesują się trendami w ekologii i energooszczędnymi rozwiązaniami, chcą wiedzieć jak efektywniej radzić sobie z odpadami czy też poznać sposoby wykorzystania energii z odnawialnych źródeł* – podkreśla Paulina Pietrzak, dyrektor targów POL-ECO-SYSTEM.

W tym roku podczas POL-ECO-SYSTEM zaplanowano szereg spotkań członków stowarzyszeń i instytucji branżowych, m.in.: Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, Krajowego Forum Dyrektorów Zakładów Oczyszczania Miast, Krajowej Izby Gospodarki Odpadami, Rady RIPOK, Dyrektorów Wojewódzkich Zarządów Melioracji i Urządzeń Wodnych, czy Krajowego Stowarzyszenia Sołtysów.

Biznesowy wymiar targowych wizyt podkreślą bezpłatne spotkania towarzyszące POL-ECO-SYSTEM: Eco-Match organizowany przez Poznański Park Naukowo-Technologiczny oraz polsko-nie-




Będzie to dawka najświeższej wiedzy o zmianach w polskim ustawodawstwie, finansowaniu inwestycji proekologicznych, opłatach i wymaganych procedurach środowiskowych, wyzwaniach stawianych przez UE czy przykładach dobrych praktyk.

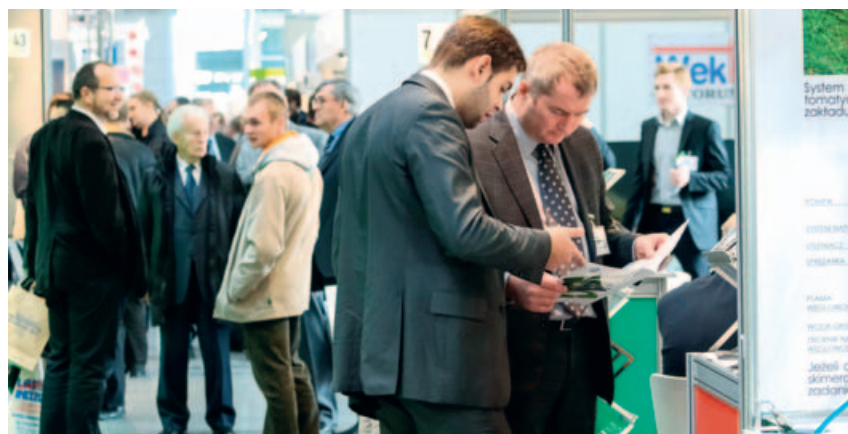
Planowane wydarzenia towarzyszące targom to m.in.: Międzynarodowy Kongres ENVICON, debata „Ekologia w jedności z ekonomią”, Forum Czystej Energii, Forum Recyklingu, Forum RIPOK, debata ZIPSEE „Cyfrowa Polska”, konferencje: „Wieś Polska-Wieś Innowacyjna”, „Dofinansowanie innowacji środowiskowych ze środków Unii Europejskiej”, VI Krajowa Konferencja Ochrony Środowiska „Polityka Ochrony Środowiska na obszarach miejskich”, „Gospodarka odpadami w nowych warunkach prawnych”, III Konferencja „Ochrona środowiska w praktyce” oraz warsztaty i seminarium „Rynek pracy w ochronie środowiska”, które odbędą się w ramach Strefy Kariery.

Inwestycja w innowacje

Tegoroczną nowością będzie POL-ECO-SYSTEM Start-up Lab, gdzie młode firmy zaprezentują swoje propozycje innowacyjnych rozwiązań, patrząc na temat ochrony środowiska, energii odnawialnej oraz gospodarki komunalnej technologicznym spojrzeniem, wykorzystującym wypracowane przez nie rozwiązania.

Zwiedzanie ekspozycji POL-ECO-SYSTEM oraz udział w większości targowych wydarzeń jest bezpłatny (po rejestracji na www.mtp24.pl do 10.10.2016). <

 Więcej na www.polecosystem.pl



Inwestycja w kontakty

Profil zarejestrowanych osób w dużej mierze stanowi kadra zarządzająca oraz specjaliści nie tylko z branż ściśle powiązanych z tematyką salonów targów, ale również z sektorów gospodarki intensywnie poszukujących najnowszych eko-rozwiązań, jak: spożywczy, opakowań, budowlany, rolniczy, drzewny, transport publiczny, grupy energetyczne, zarządy spółdzielni mieszkaniowych i wspólnot, RIPOK-i, spółki komunalne odpowiedzialne za oczyszczanie i odprowadzanie ścieków, czy zakłady chemiczne.

mieckie rozmowy kooperacyjne, za które odpowiada Federalne Ministerstwo Oświaty i Badań Naukowych (BMBF).

Inwestycja w wiedzę

Podczas targów odbędzie się wiele konferencji i seminariów, które poruszą najważniejsze tematy związane z ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem: *circular economy*, ochrona powietrza (niska emisja), RIPOK-i, energetyka odnawialna, gospodarka wodno-ściekowa, odpady i recykling, rekultywacja terenów, budownictwo energetyczne, cyfryzacja wsi oraz inicjatywy prosumenckie.

Łańcuch jakości

Wysoka terminowość dostaw, awizacje o każdej porze dnia i nocy, czy wymagania związane z sezonowością to wyzwania jakie niesie ze sobą branża spożywcza. Na usługi logistyczne czeka tu szerokie spektrum wymagających klientów – od producentów po sieci handlowe, od małych firm rodzinnych po globalnie działające korporacje.

Z jakimi wymaganiami rynku przychodzi się zmierzyć w logistyce branży spożywczej? I jak zmieniają się potrzeby logistyczne klientów z tej branży?

– Jednym z bardzo ważnych aspektów branży spożywczej jest zachowanie wysokiej estetyki i higieny pracy operatora logistycznego, bowiem coraz więcej klientów oczekuje określonych standardów w zakre-

tym większe zainteresowanie produktami klasy premium, rośnie też (wartościowo) kwota wydawana na żywność. Wyższa wartość to często wyższe marże i odwrotnie – im niższe ceny produktów,



Fot. Fresh Logistics

Kluczowe jest, aby ciąg chłodniczy nie został przerwany, ponieważ dopuszczalny okres magazynowania dla produktów spożywczych jest ograniczony. W takim przypadku praktycznie każda nieprzyjęta dostawa nadaje się właściwie do utylizacji

Im niższe ceny produktów, tym niższe marże sprzedających i większa presja na „cięcie kosztów” także w zakresie logistyki: magazynowania czy transportu.

się oferowanych usług, zgodnych z certyfikatami uznawanymi w Unii Europejskiej. Ponadto, operator musi również pamiętać o przestrzeganiu dat przydatności do spożycia magazynowanych produktów, a należy podkreślić, że w ciągu ostatnich kilku lat wymagania klientów B2B w tym zakresie znacznie wzrosły – mówi Anna Galas, dyrektor ds. rozwoju logistyki kontraktowej w ROHLIG SUUSLogistics.

Co czwarta złotówka z budżetu „statystycznego Kowalskiego” wydawana jest na żywność i napoje. Nic zatem dziwnego, że branża spożywcza to jeden z głównych odbiorców usług logistycznych. Im wyższy poziom zamożności klientów,

tym niższe marże sprzedających i większa presja na „cięcie kosztów” także w zakresie logistyki: magazynowania czy transportu. A „usługi logistyczne” to dziś nie tylko przewóz z punktu A do punktu B i składowanie „po drodze”, ale szeroki zakres usług dodatkowych, wysokie wymagania w zakresie gospodarowania zapasami czy konieczność „wyrzedzania” przez logistykę działań promocyjnych i marketingowych. Swoje „trzy grosze” dołożyli do kondycji branży także politycy – wśród tegorocznych „stymulatorów” popytu (także na produkty spożywcze) wymieniany jest m.in. program „Rodzina 500 plus”.

Outsourcing wspiera elastyczność

Wśród wyzwań związanych z obsługą logistyczną branży spożywczej jest m.in. sezonowość. Analiza danych historycznych pozwala na szacowanie popytu rynkowego w wybranych lokalizacjach, nie ma jednak wpływu na warunki pogodowe, które z kolei wydatnie wpływają na zainteresowanie klientów konkretnymi grupami produktów. Widać to chociażby w branży napojowej czy u producentów i dystrybutorów lodów – niezależnie od najdokładniejszych prognoz, niespodzianką sprawić tu może pogoda. Gorące i upalne lato to gwarancja popytu na te produkty, stając się wyzwaniem zarówno dla producentów, jak logistyków odpowiadających za realizację dostaw. Sezonowość to duże wyzwanie dla działających w branży spożywczej, ale i szansa dla operatorów logistycznych. Dzięki obsłudze klientów różnych branż, operator działa elastycznie i może efektywniej gospodarować zasobami, co z kolei czyni jego ofertę atrakcyjną dla potencjalnych usługobiorców. Szybka reakcja na zmiany i elastyczna obsługa zadań transportowych czy magazynowych przy ciągłych zmianach ich zakresu – to ważne atuty outsourcingu usług logistycznych.

Sporo wymagań narzucają producentom i dostawcom m.in. sieci handlowe. Posiadając rozbudowaną sieć dostawców (a także realną moc oddziaływania na nich), sieci narzucają określone wymagania – w zakresie okien dostaw, opakowań jednostkowych i zbiorczych czy wręcz konkretnych partii produktów. Rynek handlowy intensywnie się zmienia, a produkty spożywcze coraz częściej nabywane są przez konsumentów np. w kanale e-commerce. To sprawia, że obok tradycyjnych zadań związanych z zaopatrzeniem sklepów pojawiają się nowe, związane z obsługą zamówień – ich przygotowaniem, wysyłką czy ewentualnymi zwrotami. To także nowe wyzwania związane z obsługą zamówień w kanale B2C – przy indywidualnie ograniczonej dostępności odbiorcy czy realizacji dostaw „do drzwi” indywidualnego klienta. Małe zamówienia i konieczność dostawy do lokali mieszkalnych w różnych lokalizacjach to z kolei wymagania także dla transportu – chociażby w zakresie zapewnienia podaży odpowiednich do miejskiej zabudowy pojazdów.

Jakość – w całym łańcuchu dostaw

Kluczem do zapewnienia odpowiedniej oferty logistycznej dla branży spożywczej



Umiejętne zarządzanie towarem

Anna Galas, dyrektor ds. rozwoju logistyki kontraktowej, ROHLIG SUUSLogistics

ROHLIG SUUS Logistic obsługuje firmy współpracujące z sieciami handlowymi, które posiadają w swoich umowach klauzule określające daty ważności poszczególnych towarów. Oznacza to, że kiedy jeden odbiorca akceptuje produkt z miesięcznym terminem przydatności, inny dopuszcza wyłącznie mający co najmniej dwumiesięczny czas spożycia. Rolą operatora logistycznego jest zatem nie tylko elastyczność działań i pełna kontrola produktów, ale przede wszystkim umiejętne zarządzanie towarem, zależne od umów między klientem a odbiorcą oraz przestrzeganie wskazanych zasad.

ROHLIG SUUS Logistics w ramach branży spożywczej, prowadzi również obsługę logistyczną alkoholi, ze szczególnym uwzględnieniem piwa, które stanowi typowo sezonowy produkt. Realizujemy jego stałe dostawy, zapewniając obsługę większych wolumenów w krótszym czasie, co wymaga od nas elastyczności w dostosowaniu naszych zasobów. W okresie wakacyjnym dostarczamy przykładowo więcej trunku nad polskie wybrzeże, ponieważ w zależności od sezonu zmienia się lokalizacja dostaw towaru. Należy także pamiętać, że jednym z głównych czynników, który wpływa na piki sezonowe jest pogoda.

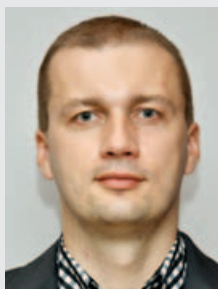
Szybka reakcja na zmiany i elastyczna obsługa zadań transportowych czy magazynowych przy ciągłych zmianach ich zakresu – to ważne atuty outsourcingu usług logistycznych.

jest dziś jakość. W szczególności dotyczy to produktów, wymagających kontrolowanej temperatury – chłodzonych czy mrożonych. – Żywność w dzisiejszych czasach przebywa dłuższą drogę niż „z farmy na wi-

delec”. Drogę tę szczegółowo definiuje tzw. łańcuch dostaw – wpływa on nie tylko na jakość i bezpieczeństwo produktu, lecz także na zaufanie klienta i jego lojalność wobec firm transportowych. W łańcuchu chłodni-



Wyzwaniami jakie musi na co dzień podejmować operator logistyczny są: bardzo wysoka terminowość dostaw, awizacje w godzinach nocnych, dojazdy do odbiorców sieciowych w dni weekendowe, możliwość zrealizowania najmniejszego zamówienia przez 7 dni w tygodniu



Z możliwością szybkiej identyfikacji

Tomasz Kosik, prezes zarządu,
Colian Logistic

Branża spożywcza stwarza wiele wyzwań dla branży logistycznej. Wśród nich jest zagwarantowanie odpowiednich warunków przechowywania czy przewozu wyrobów spożywczych. W zależności od rodzaju wyrobów trzeba zapewnić określoną temperaturę, wilgotność, czystość, jakość, a czasami nawet oddzielać wyroby od siebie ze względu na alergeny czy wydzielany zapach i inne specyficzne właściwości towarów. Z uwagi na bezpieczeństwo zdrowotne trzeba zapewnić pełną identyfikowalność wyrobu w całym łańcuchu dostaw. Konieczne jest zarządzanie nie tylko ilością danego materiału, ale i jego cechami np. partią czy terminem przydatności. W razie jakichkolwiek zagrożeń, tylko wsparcie systemowe, odpowiednio ułożone procesy i wdrożone procedury mogą zapewnić szybką identyfikację, gdzie dany wyrób był dostarczony, w jakich ilościach, kiedy wyprodukowany, z jakich składników był wyprodukowany, od jakich dostawców itp. Istotnym wyzwaniem jest planowanie sprzedaży i zarządzanie zapasami. Zarządzanie zapasami jest trudne, gdyż z jednej strony trzeba zapewnić jak najwyższą dostępność wyrobów do sprzedaży, jak najmniejszą utraconą sprzedaż przy bardzo krótkich czasach realizacji zamówień, a z drugiej strony ograniczeniem są terminy przydatności, wymagania klientów, poziom zapasów czy dostępność powierzchni magazynowej.



Sezonowość to duże wyzwanie dla działających w branży spożywczej, ale i szansa dla operatorów logistycznych. Dzięki obsłudze klientów różnych branż operator działa elastycznie i może efektywniej gospodarować zasobami, co z kolei czyni jego ofertę atrakcyjną dla potencjalnych usługobiorców

Produkty spożywcze coraz częściej nabywane są przez konsumentów np. w kanale e-commerce. To sprawia, że obok tradycyjnych zadań związanych z zaopatrzeniem sklepów pojawiają się nowe, związane z obsługą zamówień – ich przygotowaniem, wysyłką czy ewentualnymi zwrotami.

czym występuje wiele punktów krytycznych, które mogą zagrozić bezpieczeństwu żywności. Warunki termiczne, w jakich przebywają artykuły spożywcze na każdym etapie swojej drogi (od producenta do konsumenta), muszą być zgodne z obowiązującymi

w Polsce i krajach UE przepisami prawa żywnościowego. Temperatura towaru musi być stale monitorowana oraz audytowana od chwili odbioru od klienta poprzez cały okres składowania i transportowania aż do drzwi odbiorcy. Kluczowe jest, aby ciąg



Samolotem lub koleją

Iwona Połowicz, dyrektor frachtu lotniczego,
DHL Global Forwarding Sp. z o.o.

Branża spożywcza charakteryzuje się rosnącą dynamiką. Rozwija się sprzedaż eksportowa naszych produktów, które cieszą się coraz większą popularnością wśród odbiorców za granicą, rośnie także import żywności np. z krajów bardziej egzotycznych. Na przestrzeni ostatnich 2-3 lat poważnym konkurentem dla transportu lotniczego stała się kolej. Niemniej, nawet przy najlepszym planowaniu, są branże które zawsze będą korzystały, a przynajmniej posilkowały się frachtem lotniczym. Tam gdzie liczy się czas, tam zawsze samolot będzie stanowił przewagę. Jedyne co może ulec zmianie w ciągu najbliższych lat to proporcje, a ich wektor może skierować się w stronę kolei.

chłodniczy nie został przerwany, ponieważ dopuszczalny okres magazynowania dla produktów spożywczych jest ograniczony, szczególnie w przypadku świeżego mięsa czy ryb charakteryzujących się bardzo krótkim terminem przydatności do spożycia. W takim przypadku praktycznie każda nieprzyjęta dostawa nadaje się właściwie do utylizacji – mówi Marek Kwiatkowski, menedżer ds. operacyjnych w firmie Fresh Logistics Polska sp. z o.o.

– Dostępność odpowiedniej infrastruktury, procedury obsługi ładunków, katalogi i zbiory zasad dla dostawców to nie wszystko. Nie bez znaczenia jest również czynnik ludzki. W tym przypadku bezpieczeństwo żywności monitorowane jest w kontekście przypadkowego zanieczyszczenia produktów spożywczych czynnikami biologicznymi, chemicznymi i fizycznymi podczas przechowywania lub przetwarzania. Źródła niezamierzonych zanieczyszczeń są identyfikowane i następnie na ich podstawie opracowuje się analizę zagrożeń w systemach HACCP. Innymi wyzwaniami jakie musi na co dzień podejmować operator logistyczny są: bardzo wysoka terminowość dostaw, awizacje w godzinach nocnych, dojazdy do odbiorców sieciowych w dni weekendowe, możliwość zrealizowania najmniejszego zamówienia przez 7 dni w tygodniu – codziennie świeża dostawa, a tym samym najmniejsze straty w przypadku przeterminowania produktu na sklepowej półce. Kluczowa jest również znakomita komunikacja pomiędzy wszystkimi uczestnikami łańcucha logistycznego



Ograniczanie zapasów powoduje, że dostawy są coraz częstsze, a ich wielkość w dużej mierze wynika z rzeczywistej rotacji wyrobu na półce

– to parametry konieczne do spełnienia przez operatora na trudnym rynku logistyki produktów spożywczych – dodaje Marek Kwiatkowski.

Nowe wymagania – nowe potrzeby

Zmieniające się wymagania klientów czy nowe metody realizacji sprzedaży nie pozostają bez wpływu na kształt usług logistycznych. – Potrzeby logistyczne w branży spożywczej zmieniają się. Ograniczanie zapasów powoduje, że dostawy są coraz częstsze, a ich wielkość w dużej mierze wynika z rzeczywistej rotacji wyrobu na półce. Zmieniają się zasady funkcjonowania part-

Kluczem do zapewnienia odpowiedniej oferty logistycznej dla branży spożywczej jest dziś jakość. W szczególności dotyczy to produktów, wymagających kontrolowanej temperatury – chłodzonych czy mrożonych.

nerów biznesowych, dostawy są zróżnicowane – od drobnicowych dostarczanych bezpośrednio do sklepów po FTL wysyłanych do magazynów centralnych czy hurtowni. Rosną oczekiwania klientów względem terminów realizacji zamówień, terminowości dostaw na konkretną godzinę czy sposobu

przygotowania przesyłek. Z uwagi na sezonowość, dużą konkurencję i działania promocyjne wymagana jest coraz większa elastyczność łańcucha dostaw. Zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową, środki transportu i inne zasoby ciągle się zmienia. Rośnie znaczenie systemów do zarządzania



Lidl należy do najszybciej rozwijających się firm handlowych w Europie. W związku z równie dynamicznym rozwojem sieci w Polsce poszukujemy:

FIRM TRANSPORTOWYCH DO DYSTRYBUCJI ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH

Oferujemy:

- stałą współpracę na partnerskich i jasnych zasadach
- ciągłość zleceń na podstawie umowy
- optymalne wykorzystanie taboru
- klauzulę wyrównującą wahania cen paliwa
- terminowe realizowanie płatności
- zwrot kosztów opłat drogowych

Wymagania:

- tabor dedykowany do obsługi sieci Lidl w ilości min. 4 zestawów: ciągnik z naczepą chłodniczą multitemperaturową o ładowności 33 palety, wyposażoną w przegrodę termoizolacyjną
- decyzje urzędowe o dopuszczeniu środka transportu do przewozu artykułów spożywczych
- realizacja czynności załadunkowo-rozładunkowych po stronie kierowcy
- praca 7 dni w tygodniu



Zgłoszenia prosimy wysłać na adres:

Lidl Sp. z o.o. Sp. k., ul. Poznańska 48, Jankowice 62-080 Tarnowo Podgórne, Dział Logistyki lub e-mail: transport@lidl.pl



Najwyższej jakości

Marek Kwiatkowski,
menedżer ds. operacyjnych,
Fresh Logistics Polska sp. z o.o.

Dzisiejsi konsumenci oczekują produktów spożywczych najwyższej jakości, chcą, by zawsze na półkach znajdowały się jak najświeższe artykuły. Pozostają lojalni wobec supermarketów i sklepów, które mogą zaoferować produkty najwyższej jakości, w akceptowalnym przedziale cenowym.

Dla sieci handlowych oraz producentów ważne jest wybranie partnera logistycznego, który oprócz korzystnych cen oraz czasów dostaw, zapewni bezpieczeństwo transportowanych i składowanych produktów. Powstają kolejne formaty sklepów i marketów oraz magazyny centralne. Każdy sklep, market, sieć handlowa poszukuje możliwości wyróżnienia się nie tylko ceną, ale przede wszystkim jakością towarów i ich różnorodnością. Wiele sieci handlowych kładzie szczególny nacisk na wyeksponowanie tzw. „półki świeżej” – tj. podkreślenie jakości i szerokiego wyboru asortymentowego, ciągłej dostępności produktów, a przede wszystkim ich świeżości.



Pod nazwą serwisu pasywnego kryje się utrzymywanie temperatury kontrolowanej w magazynach portów nadania, przeładunkowych i przeznaczenia, w zadeklarowanym przedziale temperatury (np. od +2 st C do +8 st C)

logistyką – oprócz klasycznego systemu klasy ERP – dodatkowo modułów typu WMS, TMS, bez których coraz trudniej wyobrazić sobie możliwość efektywnego funkcjonowania w tej branży. Zarówno w magazynach, jak i w transporcie na coraz większą skalę wykorzystywane są urządzenia mobilne, postępuje standaryzacja znakowania, np. wg systemu GS1, która ma docelowo zapewnić jak najszybszy przepływ informacji i produktów pomiędzy partnerami biznesowymi – mówi Tomasz Kosik, prezes zarządu Colian Logistic.

Produkty spożywcze... samolotem?

Rosnąca dynamika rynku wynika m.in. z coraz szerszego zakresu oferowanych produktów. Ciągły rozwój oferty produktów premium, nierzadko importowanych z najdalszych zakątków świata sprawia, że rozwija się także oferta dedykowana

Coraz więcej klientów oczekuje określonych standardów w zakresie oferowanych usług, zgodnych z certyfikatami uznawanymi w Unii Europejskiej.

właśnie takim produktem. Oznacza to, że coraz częściej nawet w branży spożywczej znajduje się popyt na przykład na usługi lotnicze. – Wśród naszych klientów korzystających z transportu lotniczego obserwowaliśmy w ostatnich latach wzrost eksportu produktów mleczarskich, ryb, mięsa, słodyczy oraz owoców. Przykładem konkretnych realizacji w zakresie transportu w temperaturze kontrolowanej to między innymi setki ton świeżego łososia wysłanego do USA czy projekt wysyłki ponad 300 ton czekoladek dla jednego z odbiorców w Azji. Kolejnym ciekawym przykładem użycia serwisu pasywnego jest transport świeżych borówek

czy płatków śniadaniowych – mówi Iwona Połowicz, dyrektor Frachtu Lotniczego, DHL Global Forwarding Sp. z o.o.

Pod nazwą serwisu pasywnego kryje się utrzymywanie temperatury kontrolowanej w magazynach portów nadania, przeładunkowych i przeznaczenia, w zadeklarowanym przedziale temperatury (np. od +2 st C do +8 st C). Tego typu usługi dostępne są nie tylko w transporcie drogowym, ale także występują w ofercie części firm świadczących usługi transportem lotniczym. Z założenia temperatura w zadanym przedziale utrzymywana jest w środkach transportu czy magazynach, choć jak zwracają uwagę eksperci, nie ma tu gwarancji zachowania wymaganej temperatury w każdym momencie (a „zderzenie” z wyższą temperaturą może nastąpić np. przy przeładunku). Przeciwnie dla serwisu pasywnego jest serwis aktywny, z gwarancją zachowania wybranej temperatury. Gwarancja ta realizowana jest za pośrednictwem dedykowanych kontenerów chłodniczych, które zapewniają utrzymanie temperatury w całym procesie transportu i magazynowania. Niestety, nie ma „róży bez kolców” – kontenery charakteryzują się wysokim kosztem wynajmu, wysoką minimalną wagą płatną oraz wyższymi kosztami obsługi. To wszystko sprawia, że wykorzystywane są przy produktach szczególnie wrażliwych o wysokiej wartości. ◀

dr Marcin Jurczak



W magazynach i w transporcie na coraz większą skalę wykorzystywane są urządzenia mobilne, postępuje standaryzacja znakowania np. wg systemu GS1, która ma docelowo zapewnić jak najszybszy przepływ informacji i produktów pomiędzy partnerami biznesowymi

Fot. BD-Themen-Inter

Dostawa do ponad 400 lokalizacji

Kuehne + Nagel podpisał pięcioletni kontrakt na dystrybucję krajową produktów z Arcyksiążęcego Browaru w Żywcu, należącego do Grupy Żywiec będącej jednym z największych producentów piwa w Polsce.

Od początku roku, Kuehne + Nagel realizuje transport produktów Grupy Żywiec (piw marek ogólnopolskich, regionalnych i specjalnych w butelkach, puszkach i beczkach) z Browaru Arcyksiążęcego w Żywcu do ponad 400 lokalizacji w Polsce. Tym samym Kuehne + Nagel pokrywa ok. 50% zapotrzebowania Browaru w Żywcu na usługi transportowe. Oprócz ogromnej objętości ładunkowej, transport stanowi szczególnie wyzwanie ze względu na codzienny zakres działalności. W celu zapewnienia optymalnej wydajności łańcucha dostaw, Kuehne + Nagel nadzoruje transport towarów przez planowanie, widoczność i pomiarowe narzędzia dostarczone przez najnowocześniejszy System Zarządzania Transportem (TMS), który pozwala zarządzać dużą ilością ładunków i spełniać szczególnie zapotrzebowania wymagającej branży. – *Jesteśmy przekonani, że Kuehne + Nagel to partner, który dzięki swojemu doświadczeniu, skali działania i znajomości specyfiki naszej branży zapewni Grupie Żywiec wsparcie w dalszym rozwoju na skomplikowanym i wymagającym rynku piwa* – stwierdził Mike McKeown, dyrektor ds. zakupów i członek zarządu Grupy Żywiec.

Ingo Goldhammer, prezes i dyrektor zarządzający Kuehne + Nagel w Polsce dodał – *Ze względu na nasze doświadczenie branżowe, kompleksowe usługi o wartości dodanej i innowacyjne koncepcje dystrybucji jesteśmy w stanie zagwarantować najwyższe standardy obsługi i jakości usług dla naszych klientów.* ◀

KK



PRAKTYCZNA – TANIA – DOBRA

Export palet transport lotniczy, morski i drogowy



Optymalny wybór

palety zapewnią oszczędność w transporcie i składowaniu

Format kontenerowy

760 x 1140 mm
1140 x 1140 mm

Format Euro

400 x 600 mm
400 x 800 mm
600 x 800 mm
800 x 1200 mm
1000 x 1200 mm

Zapraszamy do odwiedzenia stoiska firmy Inka Paletten podczas targów Fachpack 2016, 27-29 września 2016 w Nürnberg/Niemcy, hala 7 – stoisko 7-218



„heat processed wood”
przyjazne dla środowiska,
wolne od szkodników



Bezpieczne w transporcie
lotniczym.



PEFC produkt ekologiczny,
nieškodliwy dla zasobów
naturalnych, z drewna
tartaczego i częściowo
przemysłowego

INKA
PALETTEN

Telefon 0049-8102-7742-0

Szybko dostępne u dystrybutora na terenie całej Polski. Nie zwlekaj, zadzwoń do nas!

INKA Paletten GmbH · Haringstraße 19 · 85635 Siegertsbrunn
Tel. 0049-8102-7742-0 · Fax 0049- 8102-5411 · www.inka-paletten.com · info@inka-paletten.com
www.inka-paletty.pl

Różnie, ale zawsze w warunkach sterylnych

W firmie WDX przeprowadziliśmy kilkaset wdrożeń w branży spożywczej, obejmujących szeroki zakres naszych rozwiązań dla logistyki wewnętrznej: regałów, przenośników czy wózków widłowych. Z mojego doświadczenia mogę powiedzieć, że nie ma dwóch takich samych magazynów, a każdy projekt należy rozpatrywać indywidualnie.



Krzysztof Jeliński

Przed wszystkim należy zauważyć, że branża spożywcza ma bardzo różnorodną strukturę. Pod tym pojęciem mogą kryć się zarówno firmy handlowe, jak i przedsiębiorstwa produkcyjne. Branża mięsna, barwników czy branża przypraw – każda z nich posiada odrębną specyfikę i wymagania odnośnie składowania towaru. W zależności od rodzaju produktu i warunków w jakich powinien być przechowywany (temperatura, wilgotność), dobierane są odpowiednie rozwiązania magazynowe.

Zgodnie z obowiązującymi standardami...

Kluczowe znaczenie ma zwłaszcza to, czy elementy wyposażenia magazynu mają bezpośredni styk z żywnością, czy też towary składowane są w pojemnikach lub na

paletach. Wiele przedsiębiorstw w branży spożywczej posiada sparymetryzowane jednostki paletowe. Często spotykane są np. palety plastikowe, które są łatwe w utrzymaniu czystości i są odporne na działanie chemikaliów. Przy dobieraniu rozwiązań i ich parametrów należy skupić się więc szczególnie na produkcie oraz na wymaganiach odnośnie techniki jego składowania.

Wyposażenie magazynu dla branży spożywczej powinno być dostosowane do pracy w warunkach sterylnych, a więc wszystkie elementy muszą być łatwe w utrzymaniu czystości i odporne na działanie środków chemicznych. Projektując elementy wyposażenia dba się, aby znajdowało się w nich jak najmniej otworów, które mogłyby spowodować odkładanie się brudu. Przystępując do projektu, zawsze pytamy klientów o rodzaj zastosowanej po-



W zamkniętych halach magazynowych, w których składowana jest żywność, zastosowanie znajdują jedynie wózki z napędem elektrycznym wyposażone w baterie trakcyjne, w których nie zachodzi proces gazowania

Kluczowe znaczenie ma zwłaszcza to, czy elementy wyposażenia magazynu mają bezpośredni styk z żywnością, czy też towary składowane są w pojemnikach lub na paletach.



Jeśli żywność transportowana jest bezpośrednio na taśmie, najczęściej stosowane są krążniki z poliamidu i białe taśmy z atestem spożywczym. Dodatkowo w przenośnikach wykorzystywane są specjalne motoreduktory, które są odporne na kurz

sadzki, bowiem jej jakość jest bardzo istotna. Najczęściej w magazynach w branży spożywczej wykorzystywane są posadzki bezspoinowe, które eliminują problem gromadzenia się zanieczyszczeń w szczelinach i są łatwe w czyszczeniu.

W regałach magazynowych stosuje się jedynie belki o profilu zamkniętym. Istotny jest również materiał, z którego są wykonane. Najczęściej w branży spożywczej zastosowanie znajdują regały ocynkowane, ale spotkać można również wykonane ze stali nierdzewnej lub malowane proszkowo. Każdy z tych materiałów powinien posiadać odpowiedni atest potwierdzający, że odpowiada on wymogom higienicznym.

...i z odrobiną rozsądku

Szczególne wymagania obejmują pojazdy transportu wewnętrznego wykorzystywane w przemyśle spożywczym. W zamkniętych halach magazynowych, w których składowana jest żywność, zastosowanie znajdują jedynie wózki z napędem elektrycznym wyposażone w baterie trakcyjne, w których nie zachodzi proces gazowania. Niezbęd-

ne jest także zastosowanie technologii antykorozyjnych na elementach, które mają bezpośrednią styczność z towarem, czyli należy zaopatrzyć wózek w wykonane z odpowiedniego materiału widły.

żywym. Dodatkowo w przenośnikach wykorzystywane są specjalne motoreduktory, które są odporne na kurz. Dobór właściwych komponentów i przestrzeganie procedur czystości w technologii produk-

Wyposażenie magazynu dla branży spożywczej powinno być dostosowane do pracy w warunkach sterylnych, a więc wszystkie elementy muszą być łatwe w utrzymaniu w czystości i odporne na działanie środków chemicznych.

Podobne wymogi dotyczą innych środków transportu w magazynie. Przenośniki wykorzystywane w przemyśle spożywczym wykonane są ze stali kwasoodpornej, są także bardziej zabudowane. Często stosuje się zamknięte obudowy pyłoszczelne w celu ochrony produktu przed wpływem czynników zewnętrznych. Jeśli żywność transportowana jest bezpośrednio na taśmie, najczęściej stosujemy krążniki z poliamidu i białe taśmy z atestem spo-

cji sprawiają, że nasze wyroby są w pełni zgodne z obowiązującym w sektorze spożywczym systemem zarządzania – HACCP. Warto też pamiętać, że regały oraz przenośniki powinny być mocowane do posadzki za pomocą kotew chemicznych. Sam montaż powinien być przeprowadzony przez profesjonalną ekipę z uwzględnieniem wszelkich zasad sanepidu i BHP.

Należy pamiętać, że nawet najlepiej zaprojektowany i wyposażony magazyn nie



W regałach magazynowych stosuje się jedynie belki o profilu zamkniętym. Istotny jest również materiał, z którego są wykonane. Najczęściej w branży spożywczej zastosowanie znajdują regały ocynkowane

zastąpi zdrowego rozsądku podczas jego codziennej eksploatacji. Utrzymanie stałej czystości jest bezwzględny wymogiem w branży spożywczej i jakakolwiek styczność osób z magazynowanym towarem musi się odbywać przy zachowaniu warunków ogólnej higieny i pełnej odzieży ochronnej. ◀

Krzysztof Jeliński,
dyrektor oddziału Katowice
w firmie WDX S.A.

ZEPPELIN®
WE CREATE SOLUTIONS



**SOLIDNY PARTNER.
TRWAŁE WÓZKI™**

DOKI PRZEŁADUNKOWE GDY WALCZYSZ Z CZASEM - WYBIERZ HYSTERA®

NOWY HYSTER: RP2.ON-2.5N - WÓZEK PALETOWY Z PRZEDZIAŁEM DLA OPERATORA

- ▶ Wytrzymały i niezawodny.
- ▶ Innowacyjna, opatentowana konstrukcja fotela.
- ▶ Małe wymagania serwisowe.

Tel. 22 566 47 00, hyster@zeppelin-polska.com
Zeppelin Polska Sp. z o.o. Kajetany, ul.
Klonowa 10, 05-830 Nadarzyn,

WWW.ZEPPELIN-POLSKA.COM



Trzecie z kolei

ID Logistics, dostawca usług logistycznych specjalizujący się w logistyce kontraktowej, rozszerzył zakres współpracy z siecią handlową Carrefour Polska, która jest jego wieloletnim klientem. ID Logistics będzie zarządzać nowym Centrum Dystrybucji Carrefour, zlokalizowanym koło Bydgoszczy.

Współpraca ID Logistics z Carrefour Polska trwa od ponad 8 lat. Od 2008 r. operator logistyczny zarządza Centrum Dystrybucyjnym sieci handlowej w Będzinie, a od 2012 r. Centrum Dystrybucyjnym w Piotrkowie Trybunalskim. Oba odgrywają kluczową rolę w systemie regionalnej dystrybucji towarów i zaopatrzenia hipermarketów, supermarketów oraz sklepów franczyzowych w północnej i południowej części kraju. Ostatnio Carrefour Polska przedłużył umowę z ID Logistics dotyczącą zarządzania tymi Centrami Dystrybucyjnymi.

W ramach obowiązującej umowy

ID Logistics odpowiada za efektywne zarządzanie procesami magazynowymi, w tym składowanie towarów, kompletowanie zamówień w obiegu tranzytowym, pickingowym i cross-dockingowym, logistykę opakowań oraz logistykę zwrotów. Obydwa magazyny są zarządzane zgodnie z restrykcyjnymi wymogami Wewnętrznego Standardu Jakości ID Logistics CID oraz mię-

dzynarodowego certyfikatu IFS Logistics (*International Featured Standard*), przyznanego firmom logistycznym, współpracującym z sieciami handlowymi.

ID Logistics odpowiada za efektywne zarządzanie procesami magazynowymi, w tym składowanie towarów, kompletowanie zamówień w obiegu tranzytowym, pickingowym i cross-dockingowym, logistykę opakowań oraz logistykę zwrotów.

– *W ciągu tego długiego okresu współpracy, wspólnie z naszym klientem, firmą Carrefour Polska, udało się nam zrealizować i wdrożyć wiele innowacyjnych rozwiązań oraz projektów. To podejście skutkuje ciągłą poprawą jakości i optymalizacją procesów logistycznych w zarządzanych przez nas magazynach. Cieszymy się, że dotychczasowa współpraca została wysoko oceniona przez naszego klienta i będziemy mogli ją rozwijać, proponując nowe rozwiązania, wspierające rozwój jego biznesu* – stwierdził

Z kolei w Centrum Dystrybucyjnym w Piotrkowie Trybunalskim pracuje 200 osób, a jego powierzchnia wynosi 18 tys. m². Stąd do sklepów sieci Carrefour w północnej Polsce dostarczane są artykuły spożywcze wymagające przechowywania, obsługi i transportu w temperaturze kontrolowanej. Magazyn podzielony jest na cztery strefy temperaturowe (0-2°C – świeże ryby w lodzie, 0-4°C – mięso, 4-7°C – owoce i warzywa, 1-4°C – nabiał). Został też wyposażony w dwa niezależne systemy

chłodnicze – glikolowy i amoniakalny, które zapewniają bezpieczeństwo przechowywania wrażliwych towarów. W piotrkowskim Centrum Dystrybucyjnym Carrefour i ID Logistics zastosowały wiele rozwiązań wspierających efektywność procesów obsługi magazynowej, m.in. nadstawki paletowe do transportu warzyw i specjalne rollkontenery z półkami do transportu artykułów wrażliwych na uszkodzenia. Na szczytach ponad ośmiometrowych regałów zamontowany został system zdalnie stero-



Centrum Dystrybucyjne w Będzinie zatrudnia 450 pracowników i ma 46 tys. m² powierzchni. Z tego magazynu do sklepów sieci handlowej w południowej Polsce dostarczane są artykuły spożywcze świeże i suche oraz przemysłowe

Koncepcja nowego Centrum Dystrybucji została przygotowana od podstaw. Dzięki temu w przyszłości możliwe będzie dopasowywanie jego funkcjonowania do nowych rozwiązań technicznych oraz wprowadzanie zmian.

Krystian Mrukwa, dyrektor ds. rozwoju ID Logistics Polska.

Centrum Dystrybucyjne w Będzinie zatrudnia 450 pracowników i ma 46 tys. m² powierzchni. Z tego magazynu do sklepów sieci handlowej w południowej Polsce dostarczane są artykuły spożywcze świeże i suche oraz przemysłowe (chemia gospodarcza, artykuły higieniczne). Magazyn podzielony jest na cztery strefy. Zastosowano tu m.in. takie rozwiązania technologiczne jak system monitoringu floty magazynowej i skanery pierścieniowe.

wanej sygnalizacji świetlnej, który zwiększa bezpieczeństwo pracy.

Warto dodać, że w 2015 r., z inicjatywy Carrefour Polska, ID Logistics przy współpracy z firmą Keratronik, wdrożył innowacyjne rozwiązanie logistyczne – plomby elektroniczne wspierające nowy system zarządzania siecią transportową Carrefour.

Od 2017 roku

Nowe Centrum Dystrybucji Carrefour koło Bydgoszczy, o powierzchni 37 tys. m²,

W Centrum Dystrybucyjnym w Piotrkowie Trybunalskim pracuje 200 osób, a jego powierzchnia wynosi 18 tys. m². Stąd do sklepów sieci Carrefour w północnej Polsce dostarczane są artykuły spożywcze wymagające przechowywania, obsługi i transportu w temperaturze kontrolowanej



uruchomione zostanie w pierwszym kwartale 2017 r. Docelowo zatrudnionych będzie tu od 200 do 250 osób. Zgodnie z przyjętymi założeniami, z podbydgoskiego magazynu dystrybuowane będą produkty spożywcze, owoce, warzywa, nabiał, mięso, napoje oraz kosmetyki do wszystkich sklepów sieci Carrefour (hipermarketów, supermarketów i franczyzowych) położonych we wschodniej i północnej części Polski.

Magazyn typu BTS zostanie w pełni dostosowany do przechowywania i dystrybucji towarów ambient oraz żywności wymagającej różnych zakresów temperatury kontrolowanej. Zastosowane zostaną nowoczesne systemy wspierające usługi magazynowania, *pickingu* i *cross-dockingu*, takie jak m.in. skanery radiowe oraz system komplementacji głosowej Voice Picking. ID Logistics będzie zarządzać

nowym Centrum Dystrybucji Carrefour w oparciu o system WMS – Infolog GE. Zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju obu firm, Carrefour i ID Logistics, zastosowane będą tu także różne, dedykowane rozwiązania pro-ekologiczne, na przykład oświetlenie typu LED.

Koncepcja nowego Centrum Dystrybucji została przygotowana od podstaw. Dzięki temu w przyszłości możliwe będzie dopasowywanie jego funkcjonowania do nowych rozwiązań technicznych oraz wprowadzanie zmian dostosowujących magazyn do nowych potrzeb w ramach łańcucha dostaw sieci Carrefour.

– Z Carrefour współpracujemy od samego początku działalności ID Logistics w Polsce. Dlatego cieszymy się z tego, że nasza współpraca stale się rozwija. Powierzenie nam zadania uruchomienia i zarzą-

dzania nowym Centrum Dystrybucji firmy to kolejny dowód zaufania ze strony naszego klienta – tłumaczy Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics Polska. Z kolei Paweł Górecki, dyrektor łańcucha dostaw i organizacji Carrefour Polska stwierdził, że – *Otwarcie nowego magazynu jest ściśle związane ze strategią rozwoju Carrefoura w Polsce, ukierunkowanej na dalszy wzrost udziałów w rynku i zapewnienie najlepszego serwisu dostaw towarów do naszych sklepów i klientów przy jednoczesnym zachowaniu niskich kosztów. Wybraliśmy firmę ID Logistics ze względu na długą i dobrą współpracę między naszymi firmami oraz wysoki poziom kompetencji w zakresie IT, możliwości technicznych i sprawnego zarządzania projektami, niezbędnymi do realizacji tak dużego projektu.* ◀

KK

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



Rozwój drobnicy – widoczny trend na rynku logistycznym

Coraz więcej firm logistycznych zainteresowanych jest przewozem drobnicy, i to nie dlatego, że przewozy te są bardziej opłacalne niż przewozy całopojazdowe. Główny powód to taki, że na rynku coraz bardziej widoczna jest tendencja do likwidacji stocków magazynowych. Jak na tym „wychodzą” operatorzy logistyczni i jaka jest przyszłość tej usługi? – mówi Piotr Mrocza, dyrektor ds. Operacji Transportu Krajowego w FM Logistic.

Jakie dostrzega Pan trendy na rynku logistycznym, które mogą wspierać rozwój usług drobnicowych?

W branży TSL w obszarze drobnicy można zaobserwować trendy, z których kilka, ewidentnie wpływa na wzrost popularności tej

optymalizacji i minimalizowania stanów magazynowych. W ostatnim czasie można nawet mówić o jej nasileniu.

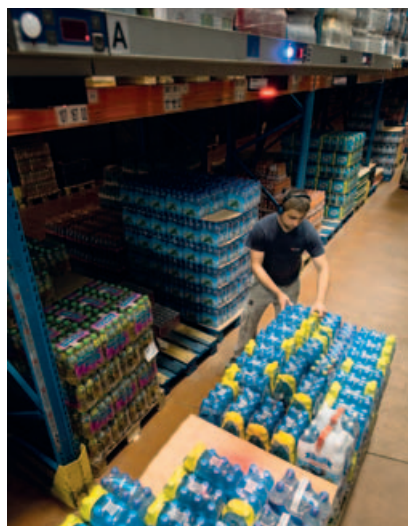
Co ważne, te zmiany zachodzą zarówno po stronie dostawców, co wydaje się oczywiste, ale także i odbiorców. Przykładem może być zauważalne zwiększenie

Na przestrzeni ostatnich kilku lat kluczowe znaczenie dla rozwoju drobnicy ma widoczna tendencja do optymalizacji i minimalizowania stanów magazynowych. W ostatnim czasie można nawet mówić o jej nasileniu.



Piotr Mrocza

usługi. Na przestrzeni ostatnich kilku lat kluczowe znaczenie dla rozwoju drobnicy, moim zdaniem, ma widoczna tendencja do



Klienci przy podejmowaniu decyzji o współpracy z operatorem wciąż zwracają uwagę na cenę czy na terminowość i kompletność realizowanych dostaw. Najważniejszy dla nich jednak okazuje się tzw. cutoff czyli najpóźniejsza godzina, do której klient ma możliwość przesłania zlecenia do zrealizowania na następnym dniu

ilości zamówień tranzytowych kosztem tradycyjnych tzw. stockowych. Zamówienia tranzytowe przyjeżdżają zwykle do magazynów centralnych, gdzie są od razu dzielone do wysyłki do poszczególnych sklepów, dzięki czemu nie generują kosztów, które przy tradycyjnych zamówieniach trzeba ponieść za przechowywanie towarów. Jeszcze niedawno sieci zamywały więcej na tzw. stocki i dopiero po jakimś czasie zlecały wysyłkę z magazynu. W związku z tymi zmianami, zamówienia składane przez klientów stały się częstsze, ale mniejsze. Innym przykładem potwierdzającym kierunek zmian rynkowych jest wzrost ilości producentów marek własnych, często podwykonawców dużych koncernów, którzy sami odpowiadają za dostarczanie towarów bezpośrednio do odbiorców. Obsługujemy coraz więcej takich projektów i zwykle są to transporty mniejsze niż całopojazdowe. Tego typu

zlecenia stanowią rosnący rynek i kolejny dowód na to, że w skali globalnej, tendencja do zmniejszania wielkości zamówień i zwiększania ich częstotliwości, będzie się utrzymywać.

Jakie są najważniejsze atuty usług drobnicowych istotne dla dzisiejszych łańcuchów dostaw. Na co klienci najczęściej zwracają uwagę?

Drobnica to usługa bardzo nowoczesna i elastyczna. Pozwala na dostosowanie łańcucha dostaw do dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości rynkowej. Klienci przy podejmowaniu decyzji o współpracy z operatorem wciąż zwracają uwagę na cenę czy na terminowość i kompletność realizowanych dostaw. Najważniejszy dla nich jednak okazuje się tzw. cutoff czyli najpóźniejsza godzina, do której klient ma możliwość przesłania zlecenia, do zreali-

Tworzony przez FM Logistic serwis drobnicowy od samego początku dedykowany był wybranym przez firmę gałęziom gospodarki – firmom z obszarów naszych największych kompetencji, czyli branż: FMCG, DiY i health care.

zowania na następny dzień. Ten istotny szczegół dywersyfikuje oferty bardziej, niż mogłoby się wydawać. Warto wspomnieć, że godzina ta, zależy najczęściej od lokalizacji magazynu nadawcy, terminalu przeładunkowego operatora i miejsc docelowych dostawy. Jak łatwo przewidzieć, inny *cutoff* będzie dla dostaw 24h z Rzeszowa, a inny z Łodzi. Im późniejszy *cutoff* tym bardziej atrakcyjny dla klienta. Dzięki rozwiniętej sieci drobnicowej, którą cały czas udoskonalamy, FM Logistic ma dość późny *cutoff* na tle rynku.

Jak wygląda przyszłość usługi drobnicowej w FM Logistic?

Tworzony przez FM Logistic serwis drobnicowy od samego początku dedykowany był wybranym przez nas gałęziom gospodarki. Naszymi klientami są głównie firmy z obszarów naszych największych kompetencji, czyli branż: FMCG, DiY i health care. Korzystając z know how FM Group świadomie podjęliśmy taką decyzję. Być może właśnie dlatego nasz projekt rozwija się zgodnie z pierwotnymi założeniami



Zamówienia tranzytowe przyjeżdżają zwykle do magazynów centralnych, gdzie są od razu dzielone do wysyłki do poszczególnych sklepów, dzięki czemu nie generują kosztów, które przy tradycyjnych zamówieniach trzeba ponieść za przechowywanie towarów

i w każdym z tych segmentów odnotowujemy dwucyfrową dynamikę wzrostu. A to z tego co wiemy, dużo więcej niż średnia na rynku.

W całej Polsce do dyspozycji klientów FM Logistic oddanych jest 15 hubów przeładunkowych. Każdy z nich sukcesywnie dopasowywany jest do wymagań realizowanych projektów. Ze względu na rosnący wolumen zamówień zamierzamy jeszcze w tym roku zwiększyć możliwo-

ści przeładunkowe centralnych sortowni w regionie warszawskim i łódzkim. Prace są na bardzo zaawansowanym etapie, bo chcemy zdążyć przed zimą. W najbliższym czasie wdrożymy też większą ilość połączeń bezpośrednich pomiędzy hubami. W FM Logistic nieustannie inwestujemy w rozwój naszych usług, bo mamy świadomość tego, że nasz serwis ma bardzo duży wpływ na wyniki osiągnięte przez naszych klientów. ◀



„Możemy potwierdzić, że dzięki Astro WMS, nie zgubiliśmy ani jednego zamówienia”.

JESPER HVIID IBSEN
DC MANAGER, IC GROUP

Gdy jeden z największych w Skandynawii dostawców odzieży wysyła swoje zamówienia, musi polegać na najwyższej klasy procesach IT w łańcuchu dostaw. Dlatego też Grupa IC wybrała Astro WMS. Zapewniając 100% kontrolę nad towarem - od kompletacji aż po dostawę - Astro WMS oszczędza Twój czas, wysiłek i kapitał.

Nadszedł czas na Astro WMS.

www.consafelogistics.pl/astrowms

Przed bramami prawie nie słysząc hałasu maszyn

Adolf Pühl GmbH & Co.KG stosuje bramy szybkobieżne EFAFLEX, aby zapobiegać przenikaniu hałasów

Zakład przemysłowy Adolf Pühl GmbH & Co.KG w Plettenberg położony jest pośrodku obszaru mieszkalnego i rósł razem z miejscowością. Czuje się więc odpowiedzialny za zapewnienie bezpiecznego transportu towarów, nieuciążliwego dla mieszkańców i za utrzymanie hałasu na akceptowalnym poziomie. Rozwiązaniem są przemysłowe bramy szybkobieżne EFAFLEX. Pomysł ten zrealizował kierownik zakładu Thomas Schmidthaus.

Główny dojazd do naszego terenu znajduje się dokładnie przy drodze krajowej L 697. Kiedy ciężarówki stoją przy bramie, a ta długo się nie otwiera, albo potrzebuje dużo czasu na podniesienie się do pełnej wysokości, natychmiast mamy niekończące się korki na drodze. Wiadomo, że hałas samochodowy, spaliny, korki powodują niezadowolenie mieszkańców. Z tego powodu musieliśmy zastosować bramy, które są szybkie i odporne na obciążenia – wyjaśnia Thomas Schmidthaus.

Ochrona nie tylko przed hałasem

Zdecydowano się na bramy turbo, szybkobieżne EFA-STT*. Dzięki prędkości 3 m/s. należą do najszybciej otwierających się pionowych bram na świecie. Przezroczyste lamelki zapewniają dostęp światła i dobrą widoczność oraz 70% transparencji. Dzięki temu, że bramy są doskonale uszczelnione, do środka nie dociera zimno, wiatr i inne zjawiska pogodowe. To oszczędność energii i ochrona pracowników przed warunkami zewnętrznymi.

W obszarze wjazdu i wyjazdu skanery laserowe EFAFLEX dbają o regulowanie ruchem. Bramy otwierają się w ułamek sekundy, ale wtedy, gdy bezpośrednio podjeżdża pod nie pojazd. Skanery pilnują też obszarów bezpieczeństwa. – Mamy w zakładzie dużo elementów zapewniających bezpieczeństwo, głównie przy bramie wjazdowej. Tam skaner sprawia, że brama pozostaje zamknięta, gdy przejeżdża rowerzysta czy przechodzi pieszy. Dzięki temu nikt nieupoważniony nie może dostać się na teren zakładu – mówi Thomas Schmidthaus.

– Z biegiem czasu ważny stał się problem hałasu – opowiada Schmidthaus. Roznosi się po dolinie i dociera nawet do osiedli położonych daleko. Szybkobieżne bramy EFA-SST* z podwójną izolacją są rozwiązaniem kłopotu. Hałas maszyn i sztanc jest prawie niesłyszalny nawet tuż przy bramach. – Ze względów na oszczędność energii zdecydowaliśmy się na bramy szybkobieżne z termicznie wydzielnymi lamelkami izolacyjnymi. Ten aspekt jest dużo ważniejszy niż nam się wydaje na pierwszy rzut oka. Zimno rozprzestrzenia się w hali bardzo szybko. Brama nawet nie musi być długo otwarta. Bramy EFAFLEX zapobiegają skutecznie wyziębieniu – dodaje Thomas Schmidthaus. Dodatkowo planowane są kolejne dwie bramy, które dołączą do 10 już zainstalowanych. – W najbliższym czasie wszystkie bramy zamienimy na EFAFLEX – zapowiada kierownik zakładu. Także w sytuacjach szczególnych serwis EFAFLEX jest bardzo efektywny. Przy jednej bramie na dziedzińcu zamontowano z powodu spadku terenu element zrównujący krawędź bramy z podłożem.

Synonim niezawodności i elastyczności

Niezawodność i elastyczność to cechy, które kierownik ceni wysoko. Adolf Pühl GmbH & Co.KG jest synonimem elastyczności, niezawodności i postępu od pokoleń. Jako jeden ze światowych liderów w produkcji normatywnych podkładek, przedsiębiorstwo jest ukierunkowane na spełnianie życzeń klientów i wygrywa z konkurentami na międzynarodowych rynkach. Firma została założona w 1897 r., teraz zatrudnia w Plettenberg ponad 150 pracowników. Paleta produktów PÜHL obejmuje prawie wszystkie rodzaje podkładek objętych normami oraz różne części spod sztancy. Innowacyjne firmy z obszarów produkcji energii słonecznej, wiatrowej, techniki ruchu i motoryzacyjnej oraz przemysł stalowy doceniają wartość i jakość gotowych produktów. Nowoczesne instalacje, najwyższa elastyczność, doskonałe warunki dostaw, obecność na całym świecie i świetny serwis – to sprawia, że PÜHL jest w czołówce producentów i dostawców oferujących produkty zgodne z DIN czy specjalne części na zamówienie do połączeń mechanicznych „Made in Germany”. ◀



Dzięki prędkości 3 m/s bramy EFA-STT* należą do najszybciej otwierających się pionowych bram na świecie. Przezroczyste lamelki zapewniają dostęp światła i dobrą widoczność oraz 70% transparencji. Są doskonale uszczelnione, więc do środka nie dociera zimno i wiatr

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

Lukę 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 zapewnienia 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 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.



Paleta Inka jest w 100% przystosowana do transportu drogą lotniczą

FachPack 2016

Targi Fachpack – darmowe bilety

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

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

Serce logistyki Inter Cars

Na 15-hektarowej działce, zakupionej przez Inter Cars w 2013 r. w Zakroczymiu, powstaje największe w Europie Środkowo-Wschodniej centrum logistyczne branży motoryzacyjnej – Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju ILS. Na początku 2017 r. ma ono przejąć rolę magazynu w Czosnowie Jego budowa ma kosztować ponad 180 mln zł.

Do pierwszego spotkania z przedstawicielami firmy Beumer, będącej dostawcą rozwiązania dotyczącego systemu taśmociągów i sorterów w Czosnowie, doszło w listopadzie 2013 r. Po miesiącach negocjacji i uzgodnień w styczniu 2015 zdecydowano się na współpracę z tą firmą, gdyż pozostałe nie były w stanie dostarczyć rozwiązania specyficznego dla branży auto-moto. Od lutego zajęto się projektowaniem detali i ich akceptowaniem, a w październiku zaczął się montaż sorterów. Dziś zaawansowanie wszystkich robót systemowych można ocenić na około 95%. W całości zakończono roboty drogowe. Przed budynkiem biurowym oraz halami magazynowymi powstał ogromny parking osobowy, także rozbudowano parkingi dla dostawców (na ok. 60 samochodów ciężarowych). Ponad-

to, wykonano drogi dojazdowe, chodniki i zagospodarowano tereny zielone. Gotowy jest główny budynek biurowo – socjalny, dyspozytornia i budynki techniczne.

Połączone ze sobą elementy

Najważniejszym magazynem jednak jest hala o powierzchni 30 tys. m² – największy obiekt w centrum, w którym ma pracować około 950 osób na trzech zmianach. Obok znajduje się trzykodygnacyjny budynek biurowy mający 1200 m² na jednym poziomie, przeznaczony dla ok. 200 pracowników. Prace związane z budową obu obiektów zakończono na przełomie 2015 i 2016 r. Wybudowano też parking na 600 samochodów i zmodernizowano istniejące hale – numerowane odpowiednio 22 i 23, każda o powierzchni ok. 5 tys. m².

Hala 22 z resztą centrum będzie połączona łącznikiem z bramami oraz taśmociągami, za pomocą którego mniejsze opakowania będzie można dostarczać do sortera wysyłkowego. Hala ta posiada trzy poziomy zabudowy regałowej i nitkę taśmociągu o około 30-40 m długości. Magazynowane będą w niej towary łatwopalne jak oleje i spraje oraz części karoseryjne. Hala 23 jest oddzielona od reszty obiektu, składowane będą tu m.in. opony (ok. 70-80 tys.) i felgi. Tak duże towary nie będą transportowane taśmociągami, tylko najpierw dowiezione na miejsce drogą zewnętrzną, a potem kolejnym łącznikiem, który ma być zbudowany w przyszłości.

Zakończenie budowy hali głównej umożliwiło rozpoczęcie robót związanych z zagospodarowaniem wnętrza. Wykonano w całości zabudowę regałową, która liczy cztery poziomy, po 14 tys. m² każdy. W sumie stanęły tam regały z ok. 90 tys. m² półek. Dodatkowo powstała dwupoziomowa platforma stalowa o powierzchni ok. 1,4 tys. m² na każdym poziomie. W zabudowie regałowej znajdzie się system tryskaczowy, chroniący magazyn na wypadek zagrożenia pożarowego. Poza tym,

Najważniejsza jest hala główna o powierzchni 30 tys. m² – największy obiekt w centrum, w którym ma pracować około 950 osób na trzech zmianach.



Cross-belt sorter połączony jest taśmociągami z zabudową regałową. To sorter o poprzeczno-taśmowej konstrukcji. Towary są odkładane manualnie na szerokich, czterokątnych tackach, które poruszają się w ustalonej trajektorii



ILS Sp. z o.o.

- Dostawca usług i rozwiązań logistycznych, który obsługuje grupę Inter Cars SA, jak również podmioty zewnętrzne.
- Celem spółki jest stworzenie Europejskiego Centrum Logistyki i Rozwoju jako strategicznego punktu logistycznego opartego na innowacyjnych rozwiązaniach technologicznych, który wyraźnie zwiększy wydajność przepływu towarów.
- Centrum w Zakroczymiu będzie sercem logistyki Inter Cars. Stąd towar będzie wysyłany do magazynów regionalnych w Polsce (w Poznaniu, Wrocławiu i Sosnowcu) oraz w Rydze i Braszowie, a także do okolicznych filii i warsztatów.



Nagrodę przyznana w konkursie konkursu Environmental Prize odebrali: Robert Kierzek, prezes zarządu Inter Cars, Marcin Łapiński, menadżer projektów logistycznych w ILS Sp. z o.o., Jan Obojski, konsultant zewnętrzny w ILS Sp. z o.o. i Maciej Trociński, doradca zarządu Inter Cars

ze względu na przepisy przeciwpożarowe, wszystkie półki i podłogi są ażurowe.

W hali głównej będzie znajdowała się większość towarów, poza tymi, które trafią do hali 22 lub 23.

Z dwoma sorterami

Sercem obiektu jest hala główna z systemem taśmociągów o długości około 11 km. System składa się: ze stacji przyjęcia dostaw i zwrotów, taśmociągów, sortera towarów (*cross-belt* sorter dzielący towar na poszczególnych klientów) i sortera opakowań wysyłkowych (*shoe*

sorter dzielący opakowania wysyłkowe na kierunki). *Cross-belt* sorter firmy Beumer umieszczony na antresoli ma 332,5 m długości, 361 dwupoziomowych zrzutek,

co oznacza, że w jednym czasie ILS może sortować towar dla 722 różnych klientów. Wydajność startowa wynosi 18 tys. sztuk/godz., a po rozbudowie będzie to do

System będzie składać się: ze stacji przyjęcia dostaw i zwrotów, taśmociągów, sortera towarów (*cross-belt* sorter dzielący towar na poszczególnych klientów) i sortera opakowań wysyłkowych (*shoe* sorter dzielący opakowania wysyłkowe na kierunki).



Shoe-sorter zapewnia wysoką wydajność oraz dokładność sortowania wielu rodzajów produktów. To poziomy system, którego przenośnik wykonany jest z tłoczonych profili aluminiowych



W zabudowie regałowej znajdzie się system tryskaczowy, chroniący magazyn na wypadek zagrożenia pożarowego, a ze względu na przepisy przeciwpożarowe wszystkie półki i podłogi są ażurowe

Towar dotrze do klientów zdecydowanie szybciej niż dotychczas, zaś ewentualne pomyłki zostaną prawie zupełnie wyeliminowane. Dzięki temu będzie można wysłać ponad pół miliona sztuk towaru w ciągu dnia.

30 tys. sztuk/godz. Oznacza to, że towar dotrze do klientów zdecydowanie szybciej niż dotychczas. Dzięki temu będzie można wysłać ponad pół miliona sztuk towaru w ciągu dnia.

Cross-belt sorter połączony jest taśmociągami z zabudową regalową. Towary dostarczone do sortera są wykładane manualnie na szerokich, czterokątnych taśmach, które poruszają się w ustalonej trajektorii. W przewidzianym miejscu taśma kieruje je w prawo lub w lewo. Operacja przekazania do odpowiedniego zrzutu odbywa się poprzez obrót taśmy. Praktycznie do zera zminimalizowane będzie ryzyko pomyłek – *cross-belt sorter* daje bowiem 99,9% pewności prawidłowego sortowania produktów.

Cross-belt sorter będzie sortował towar mający wymiary pomiędzy 5 cm × 2 cm × 1 cm a 60 × 35 × 20 cm i o wadze od 50 g do 6 kg. Towary mniejsze będą zbierane w opakowania zbiorcze, traktowane przez sorter jak jedna sztuka. Większe od ww. towarów obsługiwane będą w sposób manualny.

Rolą *shoe sortera* jest podzielenie opakowań wysyłkowych na poszczególne kierunki wysyłki. Ten sorter kurierski ma 140 m długości, zaopatrzone jest w 50 destynacji z 11-metrowymi zrzutami (1 osoba ma obsłużyć 5-10 zrzutek). Sorter wysyłkowy może posortować w godzinę ponad 2500 paczek.

Nieprzerwany ciąg testów

W Zakroczymiu od kilku miesięcy trwają najróżniejsze testy. Firma Beumer dokonała oprogramowania zamontowanych

sorterów w nowej hali magazynowej oraz przeprowadziła wewnętrzne testy mechaniczne, mające na celu sprawdzenie poprawności działania wszystkich elementów elektrycznych, mechanicznych oraz pneumatycznych. Testy sprawdzające poprawność działania elementów mechanicznych zastosowanych technologii z towarem inwestora odbyły się w połowie kwietnia. Brali w nich udział przedstawiciele dostawcy, czyli firmy Beumer, oraz inwestora. Na potrzeby testów przygotowano towary różnej wielkości oraz o różnej wadze. Były one odkładane manualnie na sorter przez pracowników magazynu. W trakcie odkładania towaru na taśmę był on zeskanowany. Następnie przesuwał się z prędkością 1,5 m na sekundę, aby trafić do odpowiedniej destynacji. Wcześniej podobny test był wykonywany w fabryce firmy Beumer mieszczącej się na terenie Niemiec.

Przy testach zainstalowanych systemów automatyki i systemów informatycznych

Beumer dokonał programowania zamontowanych sorterów w nowej hali magazynowej oraz przeprowadził wewnętrzne testy mechaniczne, mające na celu sprawdzenie poprawności działania wszystkich elementów elektrycznych, mechanicznych oraz pneumatycznych.



W połowie kwietnia odbyły się testy sprawdzające poprawność działania elementów mechanicznych zastosowanych technologii z towarem inwestora. Brali w nich udział przedstawiciele dostawcy rozwiązania, czyli firmy Beumer, oraz inwestora

nych pod lupę ekspertów trafiły przenośniki rozwożące towar w różne obszary składowania magazynu, jak i przewożące skompletowany towar na sortery i w obszar wysyłki.

W pierwszej kolejności testowane były poszczególne elementy systemów, a później ich połączenie w całość. Ważne przy tym jest, aby system zarządzania magazynem (WMS) i system komunikowania się urządzeń (WCS) współpracowały ze sobą w zaplanowany sposób.

Systemy informatyczne sterujące procesem przyjęcia dostaw w magazynie przetestowano w czerwcu i lipcu. Brali w nich udział przedstawiciele firm: Beumer, Asseco będącej dostawcą WMS, oraz wdrożeniowcy Inter Cars i ILS. Był to pierwszy, testowany w Zakroczymiu proces, polegający na przyjmowaniu dostaw od dostawców oraz zwrotów z filii. Dodatkowo testowane było rozkładanie towaru w regałach.

W ostatnim czasie testowana była cała ścieżka towaru po magazynie. Testom zostały poddane też ilościowe obciążenie systemów, poprzez rotację dużych ilości

kontenerów i paczek. Badano również powtarzalność uzyskanych wyników.

Testy te nie były ostatecznymi i będą kontynuowane dla poszczególnych scenariuszy pracy ECLiR wziętych z codziennej praktyki dystrybucyjnej.

Wysoka wydajność i dokładność sortowania

Zadecydowano, że każdy rodzaj towaru – a w bazie firmy InterCars znajduje się ich ponad 200 tys. – będzie zbierany z miejsca składowania w regałach do oddzielnego pojemnika. Po zeskanowaniu tego towaru przed taśmą, będzie on odkładany ręcznie (ze względu na łatwiejszą obsługę i możliwość obsłużenia większej ilości towaru) na pustą tackę znajdującą się na sorterze, poruszającą się z prędkością 1,5 m/s. Po zeskanowaniu kodu trafi do dwupoziomowej zrzutki (podzielonej z kolei na towary lekkie i ciężkie), dedykowanej konkretnemu klientowi. Po pobraniu 80% towaru do zrzutki, zacznie się proces pakowania. Gotowa przesyłka trafi na położony poniżej taśmociąg, przejdzie kontrolę jakości i zjedzie do dolnego sortera wysyłkowego. Gdy pojemniki i kartony zostaną zamknięte, a etykiet przyklejone, towar gotowy będzie do przesortowania przez *shoe sorter* na poszczególne trasy.

Warto podkreślić, że sorter wysyłkowy zapewnia wysoką wydajność oraz dokładność sortowania wielu rodzajów opakowań. Jest to możliwe dzięki temu, że elementy ślizgowe przesuwają się wzdłuż profili nośnych, a przenośnik wykonany jest z tłoczonych profili aluminiowych. Przy takiej konstrukcji, która stanowi zamkniętą powierzchnię, żadna przewożona przesyłka nie może ani spaść, ani utknąć.

Sorter wysyłkowy umożliwia segregowanie paczek na obie strony linii, jednak Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju ILS zdecydowało się na sortowanie jednostronne ze względu na ułatwiony dostęp do



Pracownicy będą prowadzić zbiórkę towaru w regałach do pojemników, które następnie będą odkładane na taśmociąg i dostarczane do sortera. Po zeskanowaniu przed taśmą, będzie on odkładany manualnie na pustą tackę znajdującą się na sorterze, poruszającą się z prędkością 1,5 m

ciągami do zabudowy regałowej – na odpowiednie miejsce składowania będzie je prowadził WMS.

ILS nagrodzone za proekologiczne działania

Całą inwestycję związaną z Europejskim Centrum Logistyki i Rozwoju ILS w Zakroczymiu, spółka ILS Sp. z o.o. zgłosiła do konkursu Environmental Prize jako projekt przyjazny ekologii. Konkurs organizo-

rzecz redukcji poboru energii elektrycznej, cieplnej i zanieczyszczeń środowiska, a także działania związane z oszczędzaniem energii. Centrum ILS stara się zmniejszyć liczbę odpadów produkowanych w magazynie używając pojemników wielokrotnego użytku i ograniczając zużycie papieru (dzięki posługiwaniu się skanerami i PDA). Ponadto podejmowane są starania na rzecz poprawy świadomości pracowników. Duża waga przywiązywana jest do poprawy warunków socjalnych pracowników, ponieważ również w ten sposób rozszerza się ich wiedzę na temat troski o środowisko. Spółka przestrzega zasad segregowania odpadów, a w przyszłości planowana jest instalacja paneli słonecznych.

Te kompleksowe działania podejmowane przez ILS Sp. z o.o. spotkały się z uznaniem jury konkursu Environmental Prize. Efektem jest wyróżnienie spółki i nagroda przyznana podczas uroczystej gali, 9 czerwca, w Wiesbaden (w Niemczech). Oprócz pamiątkowej statuetki, firma wygrała 2 tys. euro, które przeznaczy na cele charytatywne. <

Elżbieta Haber

Ważne jest, aby system zarządzania magazynem (WMS) i system komunikowania się urządzeń (WCS) współpracowały ze sobą w zaplanowany sposób.

bram wysyłkowych. Technikę wykorzystano również przy przyjmowaniu zwrotów od odbiorców. Po ich przyjęciu towary sprawdzane będą pod nadzorem kamery. Następnie po weryfikacji wszystkie zwroty będą przepakowane do pojemników wewnętrznych i transportowane taśmo-

wany jest corocznie przez firmę Partslife, a promuje działania na rzecz poprawy warunków pracy i ochrony środowiska. O nagrodę walczą przedsiębiorstwa działające na niezależnym rynku motoryzacyjnym.

Wśród podejmowanych aktywności można wymienić m.in. działania na



Jednym z poważniejszych problemów, który dotyka przewoźników, i to w skali europejskiej, jest deficyt kierowców. W Niemczech brakuje ich aż 100 tys. W Europie liczba osób z kategorią prawa jazdy C + E drastycznie maleje – w latach 2014-2015 spadła dwunastokrotnie

Intermodal alternatywą dla transportu drogowego

Ostatni rok stał pod znakiem spadających cen paliw i niskiej wartości złotówki, które nakręciły eksport. Cena ropy na giełdzie w Londynie na początku 2016 r. osiągnęła poziom z roku 2003 r., a kurs euro w styczniu 2016 wynosił 4,50 zł. Oba wskaźniki mają wpływ na rentowność spółek transportu międzynarodowego.



Aleksandra Kocemba

Ten korzystny układ przekłada się na lepszy wynik finansowy, zwłaszcza że rentowność transportu międzynarodowego wynosi kilka procent, natomiast koszty paliwa stanowią ok. 30% stawki dla klienta. Warto dodać, że kurs euro ma też znaczący wpływ dla wyniku finansowego drogowych przewoźników międzynarodowych.

Trudna sytuacja na rynku transportowym

Jednym z poważniejszych problemów, który dotyka przewoźników, i to w skali europejskiej, jest deficyt kierowców. W Niemczech brakuje ich aż 100 tys. W Europie liczba osób z kategorią prawa jazdy C + E drastycznie maleje – w latach 2014-2015 spadła dwunastokrotnie, przy spadku populacji o 2/3. Pod koniec 2014 r. mieliśmy 3 mln 690 tys. kierowców z kategorią

C + E, z czego tylko 6% (218,4 tys. osób) miało 18-34 lata., a aż 16,3% (600,7 tys. osób) powyżej 55 lat. 83,7% (2 mln 870,9 tys. osób) to kierowcy pomiędzy 35 a 54 r.ż. To, że populacja kierowców mających kategorię C + E gwałtownie się

od 24 do 34 lata (192,4 tys. osób). Znacznie więcej jest tych starszych – 36% (299,5 tys.) ma pomiędzy 55-64 lata, a 38% (301,2 tys.) przekroczyło 65 lat. Powodem takiej sytuacji jest to, że młodsze pokolenie zawodów kierowcy postrzega jako nieatrakcyjny,

Młodsze pokolenie zawodów kierowcy postrzega jako nieatrakcyjny, natomiast szkolnictwo zawodowe jest zaniedbane i wymaga zmian. Brak kierowców i możliwość podjęcia pracy w różnych państwach powoduje, że ich zarobki w UE się wyrównują.

starzej, budzi duży niepokój. Widać to drastycznie, kiedy zestawimy ze sobą kierowców do 35 r.ż. z tymi powyżej 55 lat. W Polsce zaledwie 3% osób (26 tys.) jest w wieku pomiędzy 18 a 24 r.ż., a 23% ma

a szkolnictwo zawodowe jest zaniedbane i wymaga zmian. Natomiast brak kierowców i możliwość podjęcia pracy w różnych państwach powoduje, że ich zarobki w UE wyrównują się.

Problemem jest też to, że nie wiadomo czy w Europie utrzyma się Strefa Schengen. Już teraz, w związku z pogłębiającym się problemem uchodźców oraz zamachami we Francji i Belgii, część krajów UE wprowadziła kontrole na swoich granicach. Napływający uchodźcy i zamachy spowodowały też, że zaproponowano zmiany w Kodeksie Granicznym Schengen, które zobowiązują kraje członkowskie do kontroli wszystkich osób przekraczających granice UE, również obywatele UE korzystających ze swobody przemieszczania się w ramach Wspólnoty. Niestety, przywrócenie granic wpłynęłoby w negatywny sposób na gospodarkę UE, gdyż wzrosłyby koszty produkcji oraz ceny wynikające z wydłużenia czasu kontroli granicznych. Wg szacunków Fundacji Berthelsmanna straty finansowe dla UE w ciągu następujących dziesięciu lat wyniosłyby:

- ▶ w wersji optymistycznej 470 mld euro (PKB Niemiec – 77 mld euro, Francji – 80,5 mld euro, Polski – 18 mld euro),
- ▶ w pesymistycznej – 1,4 bln euro (PKB Niemiec – 235 mld euro, Francji – 244 mld euro, Polski – 54 mld euro).

Protekcjonizm i nie tylko

Zagrożeniem jest również protekcjonalizm narodowy, ochrona rynków pracy i wprowadzana na nich coraz częściej płaca minimalna. Na terenie Niemiec obowiązuje już Mindestlohnsgesetz, a we Francji od 1 lipca Loi Macron. Płacę minimalną ma też wprowadzić Belgia, Holandia, Włochy, Luksemburg, Szwecja, Polska. Wiąże się to z uciążliwymi wymaganiami dotyczącymi



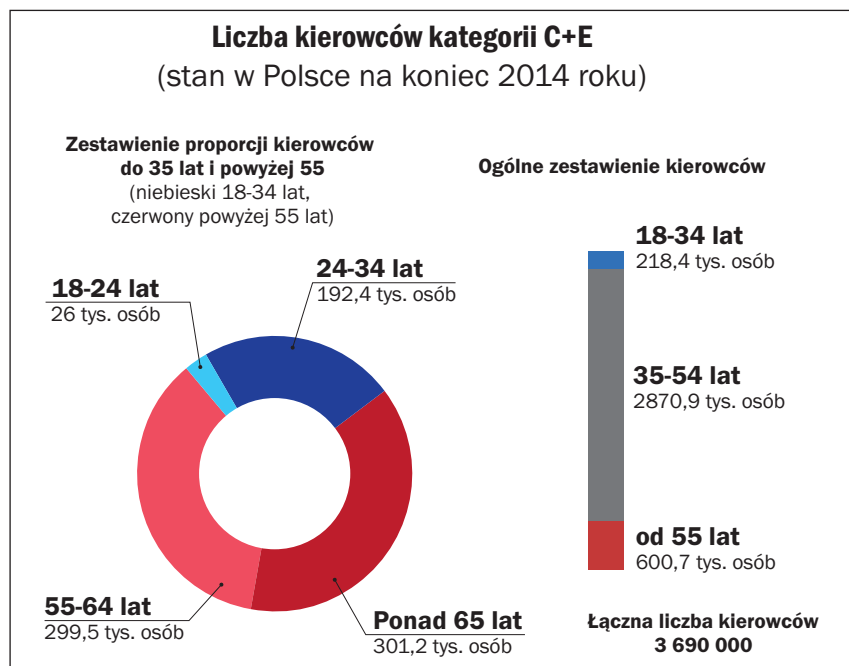
Do 2020 r. 30% transportu towarów na odległość powyżej 300 km ma się odbywać innymi środkami transportu niż transport drogowy, zaś do 2050 r. – już ponad 50%

dostępności dokumentacji pracowniczej i firmowej. Co więcej, odpowiedzialność za braki spada na pracodawcę oraz odbiorcę usługi, jakim jest klient finalny.

Na rynek transportowy może wpłynąć również fakt, że Komisja Europejska złożyła projekt legislacyjny rewizji dyrektywy o delegowaniu pracowników. Zgodnie z nim:

- ▶ pracownik delegowany ma otrzymać wszystkie obowiązkowe elementy wynagrodzenia państwa przyjmującego;
- ▶ obowiązuje zasada równej płacy za równą pracę w tym samym miejscu: płaca minimalna kraju przyjmującego została wykluczona z zapisów i zastąpiona płacą wynikającą z obowiązujących umów zbiorowych;

Przywrócenie granic wpłynęłoby w negatywny sposób na gospodarkę UE, gdyż wzrosłyby koszty produkcji oraz ceny wynikające z wydłużenia czasu kontroli granicznych.



- ▶ sektor transportu międzynarodowego nie został wykluczony z obowiązywania zapisów dyrektywy;
- ▶ przyjęto kryterium obowiązywania dyrektyw: szacunek czy obecność danego pracownika na terytorium państwa przyjmującego jest znacząca.

Użytkownik i zanieczyszczający płaci

W 2020 r., zgodnie z zasadą użytkownik i zanieczyszczający płaci, zaczną obowiązywać założenia Białej Księgi Transportowej z 2011 r. A to oznacza, że do 2020 r. 30% transportu towarów na odległość powyżej 300 km ma się odbywać innymi środkami transportu niż transport drogowy, zaś do 2050 r. – już ponad 50%. Do 2050 r. emisja CO₂ w sektorze transportu ma być ograniczona o 60%. Nastąpi również przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”.

To może w sposób istotny wpłynąć na sytuację przewoźników, zwłaszcza w świetle badań CE Delft. Uzyskane wyniki mówią, że obecnie właściciele floty nie ponoszą nawet 30% wszystkich kosztów zewnętrznych spowodowanych przez ich ciężarówki. Główne obszary wskazane przez CE Delft do poprawy to:

- ▶ obniżenie emisji CO₂ (25% udział aut ciężarowych),
- ▶ zanieczyszczanie powietrza tlenkami azotu (40-50% udział aut ciężarowych).



W roku 2015 przewieziono koleją w Polsce 12.737 kontenerów 45' oraz 27.230 naczep intermodalnych. Wzrasta zainteresowanie transportem tych środków przewozu i powstają nowe połączenia intermodalne zapewniające ich obsługę

W związku z tym wynikiem proponowane są rozwiązania:

- ▶ obciążanie aut ciężarowych opłatami uzależnionymi od poziomu emisji CO₂,
- ▶ podniesienie opłaty dla pojazdów spełniających normę Euro 6 przy równoczesnym podniesieniu i większym zróżnicowaniu opłat dla pozostałych klas euro,
- ▶ włączenie kosztów zewnętrznych jako obowiązkowej podstawy kalkulacji opłat drogowych.

Poszukiwane nowe rozwiązania

Wyzwania pojawiające się na rynku transportowym zmuszają przewoźników i producentów samochodów do poszukiwania nowych rozwiązań. Jeśli chodzi o tych drugich, to obecnie testowane są autonomiczne ciężarówki i coraz powszechniej wprowadzane są do użytku pojazdy z napędem gazowym oraz megaciężarówki. Alternatywą dla przewozów drogowych jest też transport intermodalny. Nowym trendem w transporcie są przewozy w kontenerach 45'PW oraz w naczepach intermodalnych. W roku 2015 przewieziono koleją w Polsce 12 737 kontenerów 45' oraz 27 230 naczep intermodalnych. Wzrasta zainteresowa-

nie transportem tych środków przewozu i powstają nowe połączenia intermodalne zapewniające ich obsługę.

Operatorzy intermodalni starają się optymalizować środki transportu. Powstał np. projekt MARATHON, który polega na łączeniu ze sobą pociągów intermodalnych, dzięki czemu otrzymuje się bardziej efektywne rozwiązanie. Pierwszy taki pociąg wyruszył w trasę w roku 2014 na linii Lyon – Nimes, jako połączenie trzech pociągów przejeżdżających z Niemiec przez teren Francji do Hiszpanii. Miał on długość 1524 m, 72 wagony, 4026 ton i 210 TEU. Prowadził go jeden maszynista, mimo tego, że ładunek był dwa razy cięższy niż zwykle. Uzyskane oszczędności to: koszty tonokilometra mniejsze o 40% i zużycia energii o 5%. W sumie koszty zostały zredukowane o 30%.

W Raben Transport

Do optymalizacji kosztów przystąpił również Raben Transport. W wypadku obsługi akcji promocyjnej jednego z klientów w Raben Transport został wykorzystany transport drogowy i intermodalny. Dotyczyło to obsługi na przestrzeni dwóch miesięcy wolumenu ponad 400 ładunków, które transportowano z magazynu klienta do sklepów odbiorcy finalnego. Terminowość

branżowych relacjach wynoszą 9 dni do Barcelony i 11 do Madrytu.

Raben korzysta z tego rozwiązania intermodalnego realizując przewozy w kontenerach 45'PW do magazynu swojego klienta w Strykowie. Odpowiednie zaplanowanie dostaw przy uwzględnieniu dłuższego czasu tranzytu pozwala na wykorzystanie zalet transportu intermodalnego jakim są niższe koszty transportu, niezawodność dostaw, dywersyfikacja usług transportowych. Klient chwali sobie to rozwiązanie, gdyż pozwala mu ono na uzyskiwanie realnych oszczędności, równocześnie doskonale wpisując się w założenia polityki CSR. Dywersyfikacja środków transportu jest w obecnych czasach konieczna, gdyż zapewnia bezpieczeństwo dostaw niezależnie od warunków panujących na rynku.

Realna alternatywa

Jakie korzyści daje zastosowanie rozwiązań intermodalnych? Po pierwsze, jest to uwolnienie przestrzeni magazynu przed terminem finalnej dostawy dzięki wydłużonemu czasowi tranzytu. Po drugie, możliwość obsługi dowolnej masy w dowolnym momencie bez gwarancji wolumenowych dla przewoźnika. Po trzecie, sztywna zabudowa jako dodatkowe zabezpieczenie przed

W Niemczech obowiązuje MindestlohnGesetz, a we Francji od 1 lipca Loi Macron. Płacę minimalną ma wprowadzić Belgia, Holandia, Włochy, Luksemburg, Szwecja, Polska. Wiąże się to z uciążliwymi wymaganiami dotyczącymi dostępności dokumentacji pracowniczej i firmowej.

dostaw wyniosła 100%. Zasięg projektu to 118 miejsc rozładunku w 22 krajach. W ramach projektu obsłużono ponad 300 ładunków w transporcie drogowym, a blisko 100 w transporcie intermodalnym. Dzięki wykorzystaniu rozwiązań intermodalnych zredukowano koszty o 20%.

Innym rozwiązaniem stosowanym przez Raben Transport są połączenia intermodalne z Polski do Barcelony i Madrytu. Na terenie naszego kraju kontenery 45'PW dry dowożone i odbierane są w transporcie drogowym. Na trasie w relacji Poznań – Barcelona i dalej do Madrytu wykorzystywany jest transport kolejowy. Na terenie Hiszpanii kontenery ponownie obsługiwane są w transporcie drogowym. Bazowe czasy tranzytu *door-door* na wy-

kradzieżą. Po czwarte, brak mechanizmu paliwowego – stawka jest płaska, a koszty przewidywalne.

Na koniec warto podkreślić, że rozwiązanie intermodalne wymagają pewnych przygotowań po stronie załadowcy. Korzyścią jest dywersyfikacja środków transportu poprzez wprowadzenie rozwiązań intermodalnych, co zabezpiecza przed nagłymi zmianami na rynku przewozów. Tak więc transport intermodalny jest realną alternatywą dla transportu drogowego w obliczu ryzyk występujących obecnie na rynku transportowym. ◀

Aleksandra Kocemba
Kierownik Transportu
Intermodalnego,
RabenTransport Sp. z o.o.

Nie wiesz jak rozliczyć
płacę minimalną w Europie?

 OCRK[®]

Skorzystaj z pomocy
ekspertów!

WYZNACZAMY STANDARDY USŁUG DLA TRANSPORTU

- ✓ 31 kontroli MiLoG zakończonych bez nałożenia kary
- ✓ Dostęp do rekomendowanego reprezentanta we Francji
- ✓ Optymalne rozliczanie płacy minimalnej



INFOLINIA: **801 006 301**

www.ocrk.pl



Inspektorzy transportu drogowego przy analizie częstotliwości poboru danych sugerują się wyłącznie dwoma okresami: 28 i 90 dni. Jeśli wykażą przekroczenie tych okresów wyrażonych w dniach kalendarzowych, przystępują do procesu ukarania przedsiębiorcy oraz osoby zarządzającej

Terminowe pobieranie danych z kart i tachografów – praktyka kontrolna

O pewnych czynnościach zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy winien pamiętać bez względu na fakt wykonywania wielu obowiązków na raz. Nie zdarza się bowiem, by inspektorzy transportu drogowego darowali karę za nieterminowy pobór danych z kart kierowców lub tachografów. Ta często spotykana kara wśród służb kontrolnych, wskazana w załączniku 3 do ustawy o transporcie drogowym pod pozycjami 6.3.11 lub 6.3.12, często wieńczy kontrole drogowe, a w wielu przypadkach jest wynikiem wyłącznie danej metody liczenia, przyjętej przez inspektorów.

Jednym z elementów kontroli drogowej czy kontroli przedsiębiorstwa jest dokonanie analizy terminowości sczytywania danych z kart kierowców oraz pamięci tachografów cyfrowych. W tych czynnościach nie chodzi bynajmniej o kontrole zawartości danych czy istnie-

jących naruszeń zapisanych w plikach cyfrowych, tylko o określenie częstotliwości z jaką pobierane są dane z tych nośników. Paradoksalnie, nawet jeden dzień zwłoki z pobraniem danych może wygenerować karę 500 zł, a łącznie nawet 2,5 tys. zł w przypadku jednostkowego incydentu. Ta

dodatkowa kara – obok decyzji administracyjnej w wysokości 500 zł – może spotkać osobę zarządzającą, która w przypadku zapomnienia odczytania danych z karty

lub tachografu popełnia tym samym wykroczenie. Zaniechanie obowiązku kosztuje osobę zarządzającą transportem, aż 2 tys. zł (załącznik nr 2 do ustawy o transporcie drogowym lp. 16), ponieważ czyn ten wg. stanowiska inspekcji, wiązany jest



Jakub Ordon

Jednym z elementów kontroli drogowej czy kontroli przedsiębiorstwa jest dokonanie analizy terminowości sczytywania danych z kart kierowców oraz pamięci tachografów cyfrowych. Chodzi o określenie częstotliwości z jaką pobierane są dane z tych nośników.

z zaniechaniem podstawowych obowiązków i z „dopuszczeniem do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowcy”. Niestety, próba wyjaśnienia przed Inspekcją Transportu Drogowego w/w sytuacji ze wskazaniem na nieumyślne zapomnienie, nie ma jakiegokolwiek sensu, gdyż nawet w postępowaniu odwoławczym takie wyjaśnienia nie są brane pod uwagę

przedsiębiorcy oraz osoby zarządzającej, albo obu na raz, (czego przepisy nie wykluczają).

W tym momencie nasza dociekliwość winna zmierzać ku poznaniu definicji „dnia”, albowiem w żadnym z dotychczasowych postępowań administracyjnych inspektorzy nie wyjaśniają przyczyn, dla których stosując art. 92 oraz art. 92a ustawy o transporcie drogowym, pomijają zasadę, z której wynika, że określając maksy-

ców. Niemniej jednak przepisy krajowe² w zakresie „jednostek czasu” gromadzonej ewidencji w formie plików cyfrowych nie dokonują na tym tle jakichkolwiek rozróżnień, co prawdopodobnie skłoniło Inspekcję Transportu Drogowego do przyjęcia metody obliczania dni na szczytanie danych, które jest mniej korzystne dla przedsiębiorców i osób zarządzających.

Patent na karę

Ten niewłaściwy model analizy częstotliwości poboru danych praktykowany przez inspekcję stoi w sprzeczności z rozporządzeniem nr 581/2010³. Blisko 6 lat temu dokonano w przepisach wspólnotowych specjalnej regulacji w zakresie poprawności obliczenia okresów na szczytanie danych z kart i tachografów. W pkt 3 preambuły do rozporządzenia Komisji wskazano „Określając maksymalne okresy na wczytanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności”. Pozostaje jedynie rozwikłać definicję „dni zarejestrowanej działalności”, z kolei wątpliwości czy przedmiotowy zapis winien być stosowany przez polską inspekcję rozwiewa art. 2 rozporządzenia, zgodnie z którym rozporzą-

Mimo rygorystycznego podejścia względem nieterminowego poboru danych z kart kierowców lub tachografów, warto jest sprawdzić kontrolujących, czy faktycznie dobrze obliczyli okres między odczytami danych, w końcu chodzi o nasze pieniądze.

jako okoliczności umożliwiające zaniechanie karan. Mimo tak rygorystycznego podejścia względem nieterminowego poboru danych z kart kierowców lub tachografów, warto jest sprawdzić kontrolujących, czy faktycznie dobrze obliczyli okres między odczytami danych, w końcu chodzi o nasze pieniądze.

Praktyka kontrolna

Inspektorzy transportu drogowego przy analizie częstotliwości poboru danych sugerują się wyłącznie dwoma okresami: 28 i 90 dni. Jeśli wykażą przekroczenie tych okresów wyrażonych w dniach kalendarzowych, przystępują do procesu ukarania

malne okresy na wczytanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności.

Oczywiście, nie chodzi o porzucenie szczytywania, albowiem konieczność szczytywania danych z kart kierowców oraz z tachografów cyfrowych wynika z obowiązku gromadzenia i przechowywania danych, które są najprostszą formą ewidencji czasu pracy kierowców zawodowych. Ustawa o czasie pracy kierowców wprost wskazuje ten obowiązek¹, określając pliki pobrane z karty kierowcy i tachografu cyfrowego jako element ewidencji czasu pracy kierow-

¹ art. 25 ust 1, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r., o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879)

² Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r., w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych, oraz w myśl § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. (Dz. U. Nr 159, poz. 1128 ze zm.)

³ Rozporządzenie Komisji (UE) NR 581/2010, z dnia 1 lipca 2010 r., w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców



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

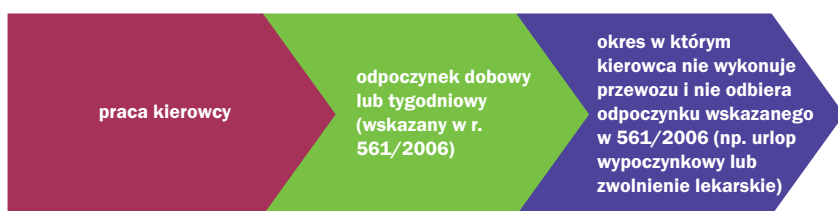
Nie można wymagać od adresata normy ustanawiającej wymóg sczytywania danych rejestrowanych, aby realizował ten wymóg także za dni, w których obowiązek rejestracji danych nie istniał.

dzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

O obowiązku stosowania się organu do przepisów rozporządzenia Komisji decyduje również treść art. 91 ust. 3 Konstytucji⁴ RP oraz związana z tym przepisem zasada zobowiązująca organy administracji do przestrzegania pierwszeństwa prawa wspólnotowego wobec prawa krajowego i odmowy stosowania prawa krajowego niezgodnego z prawem wspólnotowym.

jąc się wyłącznie przepisami krajowymi. Rację ma Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie stwierdzając, iż: „(...) Nie można wymagać od adresata normy ustanawiającej wymóg sczytywania danych rejestrowanych, aby realizował ten wymóg także za dni, w których obowiązek rejestracji danych nie istniał”.

Wobec tego dniami zarejestrowanej działalności (pkt 3 preambuły rozporządzenia Komisji) są dni, w których działalność kierowcy powinna być rejestrowana

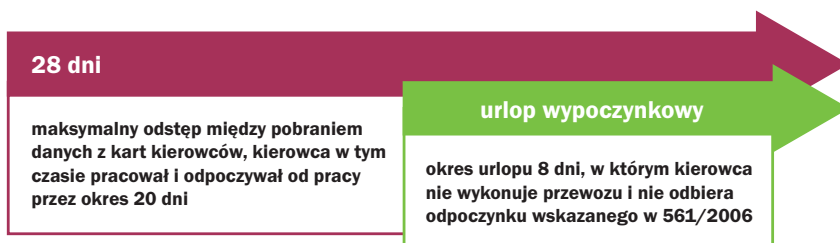


28 dni (w przypadku kart kierowców) lub 90 dni (w przypadku tachografów cyfrowych) kalendarzowych między okresami odczytu danych z karty kierowcy, zawiera w swym składzie okresy (na polu fioletowym), które nie powinny być wliczane w maksymalny okres między kolejnymi odczytami danych

Zgodnie z wyrokami Sądów, np. II GSK 2396/14 - Wyrok NSA⁵ lub II SA/Rz 1019/15 - Wyrok WSA w Rzeszowie⁶, okresami składającymi się z dni nierejestrowanej działalności są te okresy, gdzie nie można przedsiębiorstwu przypisać ustawowego obowiązku rejestracji działalności kierowcy, czyli dni, w których kierowca nie prowadzi pojazdu i jednocześnie nie podlega obowiązkowi odpoczynku. Innymi słowy, nie są to wszystkie dni kalendarzowe jak przyjął to GITD, kieru-

dła potrzeb skutecznej kontroli przestrzegania przez kierowcę i przedsiębiorstwo przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów i okresów odpoczynku

Przykład obliczenia



Kierowca w ciągu 28 dni pracował i odpoczywał (odbierał odpoczynki dobowe i tygodniowe), przez kolejne 8 dni kierowca przebywał na urlopie wypoczynkowym, wobec czego po powrocie z urlopu przedsiębiorca (osoba zarządzająca) ma jeszcze 8 dni na sczytanie danych z karty. Mimo, iż 28 dzień kalendarzowy mija w dniu zakończenia urlopu kierowcy, to nie dochodzi do przekroczenia wymogu terminowego pobierania danych. Okres urlopu zdrowotnego jest okresem, w którym kierowca ani nie wykonuje przewozu, ani nie odbiera odpoczynków wskazanych w rozporządzeniu 561/2006

ustanowionych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Warto sprawdzić inspektora

W ostatnim okresie bieżącego roku dostrzec można dążenia wewnątrz inspekcji do ujednolicenia postępowania w w/w zakresie, a problem interpretacyjny przepisów w części Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego jest eliminowany przez tworzenie instrukcji postępowania. Niemniej jednak, wytyczne czy instrukcje nie są wiążące dla inspektorów, a mają jedynie wskazać zgodny z orzecnictwem sposób postępowania. Dlatego też, dopóki istnieje odrębność w interpretacji przepisów pomiędzy poszczególnymi wojewódzkimi ośrodkami, w przypadku wpływu do przedsiębiorstwa (firmy transportowej) zawiadomienia o wszczęciu postępowania od WITD w zakresie „Naruszenia obowiązku wczytywania danych z karty kierowcy – za każdego kierowcę” lub „Naruszenia obowiązku wczytywania danych urzędnika rejestrującego – za każdy pojazd”, albo wobec zarządzającego transportem w zakresie „Dopuszczenia do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowcy”, warto sprawdzić inspektora, czy właściwie przeliczył terminy na pobranie danych z kart kierowców lub tachografów. Może się bowiem okazać, że roszczenia inspekcji są nieuzasadnione, a kary finalnie nie ma. ◀

Jakub Ordon,
Ekspert OCRK
www.ocrk.pl

4 Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U.1997.78.483), Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy. Umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.

5 <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/C2C1CC6A4C>

6 <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/633F185CD9>

Z drogami lepiej niż z koleją

Realizacji i przygotowaniu do uruchomienia inwestycji na drogach i kolei była poświęcona konferencja zorganizowanej 2 września w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w której udział wzięli nie tylko jego przedstawiciele, ale także PKP PLK S.A. i GDDKiA.

Temat został wywołany przede wszystkim przez opóźnienia w realizacji projektów kolejowych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko (patrz tekst: „PKP PLK – wyścig z czasem”).

80,8 mld zł, podpisane zostały już umowy z wykonawcami na kwotę 51,4 mld zł. Dzięki temu w budowie są już 93 zadania o łącznej długości 1329 km dróg.

Do drogowych inwestycji, które mają być zrealizowane w ramach programu,

gionowie (III etap) oraz budowa odcinka dk 15/25 w m. Inowrocław – II etap. We wrześniu do ostatniego etapu postępowania przetargowego mają być skierowane zadania drogowe o wartości 4,1 mld zł.

Majowe zmiany

Warto przypomnieć, że w maju rząd przyjął rozporządzenie przygotowane przez MliB ws. sieci dróg, w konsekwencji którego docelowa długość sieci dróg i autostrad ma wynieść 200 km autostrad i 5650 km dróg ekspresowych. Zmiana rozporządzenia ma m.in. służyć poprawieniu warunków komunikacyjnych w rejonie Krakowa przez włączenie do sieci dróg ekspresowych drogi S52 na odcinku: A4 – S7. Zmiany zakładają także uzupełnienie sieci dróg szybkiego ruchu odcinkiem drogi S16 między Elkiem a Białymstokiem, który będzie częścią Via Carpatia i zwiększy dostępność województwa warmińsko-mazurskiego od strony wschodniej i południowej, a także ułatwi transport międzynarodowy w kierunku Białorusi. Kolejnym powodem zmian rozporządzenia było dostosowanie autostrad i dróg ekspresowych do wymogów rozporządzenia UE dotyczącego rozwoju transeuropejskiej sieci drogowej, co oznacza wpisanie do wykazu nowej drogi ekspresowej S52 na odcinku: granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała – S7 (Głogoczków). ◀

EH



3840 km nowych dróg

Lepiej jest z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Łączna długość nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych ujętych w Programie wynosi 3840 km. Zakłada on powstanie 57 nowych obwodnic o długości 452 km, a przebudowy obejmują 205 km dróg krajowych. Dotychczas do realizacji skierowano zadania o wartości

należą nowe odcinki dróg w ciągu autostrady A2 (w. Lubelska) – początek obw. Mińska Mazowieckiego, S7 Warszawa – początek obwodnicy Grójca, S17 Warszawa (w. Zakręt) – Warszawa (w. Lubelska), S1 Pyrzowice – Kosztowy (odc. Pyrzowice – Podwarpie etap III), S3/A6 w. Kijewo – w. Rzęśnia, budowa odcinka S10 w m. Kobylanka, Morzyczyno i Zieleniewo, budowa odcinka dk 15 w m. Nowe Miasto Lubawskie, budowa wiaduktu w Le-

PL 49* > 3,5 t

viaTOLL

viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t

**NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH
OD 1 PAŹDZIERNIKA 2016 ROKU**

Infolinia: 800 101 101** / + 48 22 521 10 10***
www.viatoll.pl



* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.

** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.

*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

Karta nie tylko paliwowa

Wzrost popularności kart sprawił, że ich emitenci opracowują coraz więcej rozwiązań odciążających klientów ze wszystkich formalności związanych z pojazdem w trasie. Zwykle przy pomocy tej samej karty zapłacimy już nie tylko za paliwo, ale też za przejazdy autostradami i tunelami, serwis i 24-godzinne pogotowie awaryjne czy komplet wycieraczek na stacji.



Mariusz Derdziak

W przypadku DKV, rozliczanie opłat drogowych to obok płatności za paliwo, druga z kluczowych funkcji kart paliwowych. Wszędzie tam, gdzie to możliwe, w Polsce i w Europie, nasi klienci korzystają z automatycznego naliczania myta przez urządzenia pokładowe, np. viaTOLL czy DKV Box. Dzięki temu nie muszą zatrzymywać się w punktach opłat. Każda płatność jest natychmiast rejestrowana online w systemie rozliczeń DKV, dzięki temu można dowolnie analizować wydatki – w podziale na odcinki, daty, pojazdy, rodzaje dróg czy kraje. Wszystko dostępne jest online z poziomu komórki czy komputera, wystarczy kilka kliknięć. Wiele rodzajów płatności i systemów w jednym miejscu.

Karta paliwowa umożliwia ponadto odzyskanie zapłaconego za granicą podatku VAT oraz zapewni długi termin płatności za wszystkie świadczenia. Dokładny zakres usług oraz zasięg danej karty zależy

od profilu przedsiębiorstwa. Dla mniejszych najbardziej przydatne są ułatwienia w rozliczeniach z gwarancją odroczonego terminu płatności, a także serwisy

Dla małych i dużych

Karty paliwowe są rozwiązaniem skierowanym zarówno do flot samochodowych jak i dużych firm transportowych. Jednak sposób ich wykorzystania różni się w za-

niez rabaty na paliwo, niższe stawki opłat drogowych, czy pomoc w odzyskiwaniu podatku VAT. Emitenci kart ustalają rabaty w zależności od ilości i częstotliwości tankowania. Niektórzy emitenci są także pośrednikami w rozliczeniach zagranicznego podatku VAT. Zazwyczaj oferowane są dwie możliwości rozliczenia podatku: fakturowanie netto, czyli natychmiastowe

Dokładny zakres usług oraz zasięg danej karty zależy w głównej mierze od faktu, czy jej emitentem jest konkretny koncern paliwowy czy też operator niezależny.

leżności od profilu przedsiębiorstwa. Dla mniejszych najbardziej przydatne są ułatwienia w rozliczeniach z gwarancją odroczonego terminu płatności, a także serwisy

odliczenie należnej kwoty podatku VAT, oraz mniej popularny z uwagi na długi czas oczekiwania – tryb normalny.

W trasie

Karty paliwowe to także spore ułatwienie jeśli chodzi o zarządzanie pojazdami będącymi w trasie. Już teraz wybrani operatorzy kart paliwowych oddają w ręce klientów narzędzia pozwalające na pełną kontrolę i monitoring kosztów ponoszonych w czasie podróży. W DKV możemy przykładowo ustawić, które odcinki płatnych dróg w Europie są preferowane, a których kierowcy powinni unikać. Ponadto, system zaalarmuje przewoźnika za każdym razem, kiedy dokonana zostanie transakcja niezgodna z przyjętymi wcześniej założeniami. Dzięki temu pozwala znacząco ograniczyć koszty przejazdów i, co istotne, świadomie i na bieżąco kontrolować wydatki floty. Podobny monitoring online jest możliwy w przypadku ubiegania się o zwrot podatku VAT płaconego za granicą – klient w każdym momencie może sprawdzić status swojego zwrotu i zapoznać się z odnośną dokumentacją. ◀

Mariusz Derdziak,
doradca DKV Euro Service Polska



Sposób wykorzystania kart paliwowych różni się w zależności od profilu przedsiębiorstwa

w głównej mierze od faktu, czy jej emitentem jest konkretny koncern paliwowy czy też operator niezależny. Najkorzystniejszą sytuacją wygląda w przypadku operatorów niezależnych, których sieć punktów akceptacji jest znacznie większa, np. w przy-

pomocne w planowaniu tras z uwzględnieniem tanich stacji na danej trasie. Jest to dzisiaj szczególnie ważne w planowaniu tankowań na trasach międzynarodowych.

Dla dużych firm transportowych korzyścią z posiadania kart stają się rów-

Podczas tegorocznego Forum 6 bloków tematycznych, m.in.:

Zarządzanie Procesami Logistycznymi



Sebastian Soltys

LPP



Rafał Siwek

Nowy Styl Group



Rafał Brzoska

Grupa Integer.pl



Piotr Kuczyński

Xelion

Zarządzanie Międzynarodowymi Relacjami w Logistyce



Wojciech Balczun

Koleje Ukrainie



Piotr Sędziak

ABC Data



Marcin Hajdul

Nova Tracking



Monika Hapter

DB Schenker

Zarządzanie Nowoczesną Logistyką



Jarosław Smulski

Systems & Infrastructure
Solutions



prof. Sabina Jeschke

RWTH Aachen University



Kendrick Tang

Experienced Supply
Chain Executive

NA FORUM ZAPRASZAMY DO:

CENTRUM ZARZĄDZANIA INNOWACJAMI I TRANSFEREM TECHNOLOGII POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

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



W pierwszym półroczu 2016 r. wzrósł udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym, osiągając poziom 5,79% (wg masy) i 8,63% (wg wykonanej pracy). Wskaźniki te rok temu wznosiły odpowiednio 4,75% i 7,51%

Na jednakowych, niedyskryminacyjnych zasadach

Niskie koszty paliwa, wysoki kurs euro, przyhamowanie dynamiki polskiego eksportu i importu oraz rosnące stawki frachtu – czynniki te miały przyczynić się do osłabienia tempa wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych. Jednak opublikowane w początkach września najnowsze dane Urzędu Transportu Kolejowego za drugi kwartał 2016 r. pokazały, że przewoźnicy dość skutecznie radzili sobie z tymi zagrożeniami. Masa przewiezionych towarów wzrosła o blisko 30% w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego, a praca przewozowa o 23,81%.

W drugim kwartale 2016 r. przewoźnicy przetransportowali ponad 227 tys. jednostek, co stanowiło blisko 343 tys. TEU (1 TEU to odpowiednik standardowego kontenera 20-stopowego). W porównaniu z pierwszym kwartałem 2015 r. ich liczba wzrosła o 32,29% (wg TEU o 30,33%). Po raz pierwszy w historii łączna masa w przewozach intermodalnych w II kwartale bieżącego roku wyniosła ponad 3 mln ton, a wykonana praca przewozowa przekroczyła 1 mld tonokilometrów. W pierw-

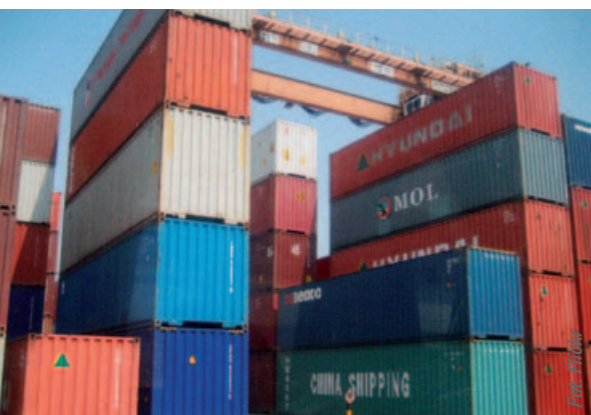
szym półroczu 2016 r. wzrósł udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym, osiągając poziom 5,79% (wg masy) i 8,63% (wg wykonanej pracy). Wskaźniki te rok temu wznosiły odpowiednio 4,75% i 7,51%.

Rynkowa konsolidacja

Kolejowe przewozy intermodalne realizowało dziesięciu licencjonowanych przewoźników. Głównymi graczami na rynku pozostawały (uwzględniając łączne

wy wynik liczony masą przewiezionych towarów i 50,36% wg pracy przewozowej.

Natomiast duży skok na rynku zrobiła obecna tam od niedawna spółka Captrain Polska – z 0,41% w 2015 r. do 5,69% (masa) w pierwszej połowie 2016 r. i z 0,28% do 5,52% (praca przewozowa). Captrain Polska powstała w grudniu 2006 r. jako spółka-córka niemieckiego przewoźnika kolejowego ITL International GmbH. W 2008 r. spółką ITL International GmbH zainteresowały się francuskie Koleje Państwowe SNCF Fret kupując 75% udziałów



Obecnie na drodze rozwoju transportu łączonego stoją bariery o charakterze technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym. Dotyczą one infrastruktury liniowej i punktowej, terminali, czy stawek opłat za dostęp. Dlatego w pierwszej kolejności ministerstwo zamierza opracować program pomocowy dla tego rodzaju transportu

Po raz pierwszy w historii łączna masa w przewozach intermodalnych w II kwartale bieżącego roku wyniosła ponad 3 mln ton, a wykonana praca przewozowa przekroczyła 1 mld tonokilometrów.

wyniki za dwa pierwsze kwartały) spółki PKP Cargo, DB Cargo Polska (do maja DB Schenker Rail Polska) i Lotos Kolej. Udział PKP Cargo w przewozach intermodalnych wg masy wynosił 43,10%, Lotos Kolej 20,1%, DB Cargo Polska 16,98%, a według pracy przewozowej odpowiednio: 47,52%, 19,12% i 18,10%. Łącznie ci trzej liderzy osiągnęli udział w rynku ponad 80% (wg przewiezionej masy) oraz blisko 85% (wg wykonanej pracy przewozowej). Odnotować jednak należy stopniowy spadek udziałów PKP Cargo, które pod koniec ubiegłego roku miało blisko 45 -procento-

w tym przedsiębiorstwie, a w 2010 r. SNCF przejął pozostałe 25% udziałów, włączając w ten sposób niemieckiego przewoźnika do grupy kapitałowej Captrain. Do października 2014 r. działała na rynku jako ITL Polska Sp. z o.o. Zgodnie ze strategią Grupy SNCF-Geodis, skupia ona pod marką Captrain należących do niej kolejowych przewoźników towarowych poza Francją.

Obecnie w skład Captrain wchodzi spółki zlokalizowane na terenie Wielkiej Brytanii, Belgii, Holandii, Szwajcarii, Szwecji, Danii, Włoch, Rumunii, Niemiec, Czech i Polski. Największą w grupie jest

Captrain Deutschland GmbH, do której organizacyjnie należy Captrain Polska. Captrain Deutschland powstała w 2010 r. jako efekt ekspansji SNCF-Geodis w Europie Środkowo-Wschodniej. Dodajmy, że spółka Captrain Polska i PCC Intermodal podpisały w czerwcu 2016 r. umowę o współpracy w zakresie transportu kolejowego obowiązującą do 31 marca 2018.

Ogólniki i konkrety

W trwającej od lat debacie na temat przewozów intermodalnych w Polsce podkreślano wielokrotnie duży potencjał, którym dysponuje ten rodzaj transportu, jeśli nie w perspektywie krótkoterminowej, to długofalowo. Jego rozwojowi sprzyja tranzytowe położenie naszego kraju, na skrzyżowaniu szlaków Wschód-Zachód i Północ-Południe. Wielokrotnie też podkreślano konieczność stworzenia i konsekwentnej realizacji strategii rozwoju intermodalu wspieranego sprzyjającą mu legislacją i odpowiednimi działaniami władz promującymi te przewozy. Tymczasem w Polsce – dotychczasowa polityka w zakresie rozwoju transportu intermodalnego miała charakter deklaracyjny, polegający na formułowaniu ogólnej oceny stanu rozwoju tego transportu oraz wskazaniu głównych celów przyszłościowego rozwoju. Dokumenty określające polską politykę transportową nie zawierały konkretnych instrumentów wspierania transportu intermodalnego – podkreślała dr hab. Jana Pieriegud, prof. SGH w raporcie opublikowanym ostatnio w lipcowym wydaniu „Namiarów na Morze i Handel”.

Taki deklaracyjny charakter miał przesłać ministrowi infrastruktury

i budownictwa Andrzeja Adamczyka do uczestników IV Forum Fracht 2016, w którym to dokumencie rząd informował, że w latach 2016-2020 – zamierza wykorzystywać konwencjonalne instrumenty finansowe i legislacyjne do wsparcia systemu kolejowych przewozów intermodalnych. Dość ogólnikowo i krótko została też ta kwestia poruszona w Planie Morawieckiego. Bardziej już konkretnie brzmiały słowa Stefana Jareckiego z Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach. – Biorąc pod uwagę niski udział kolei w przewozach ładunków, upatrujemy wizji rozwoju transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Obecnie na drodze rozwoju transportu łączonego stoją bariery o charakterze technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym. Dotyczą one infrastruktury liniowej i punktowej,



W poprzedniej unijnej perspektywie budżetowej 564 mln zł dofinansowania, na ogólną sumę 1 354,6 mln zł, trafiło do zarządców 21 terminali kontenerowych, głównie do PKP Cargo, PCC Intermodal, Spedcontu i Polzug Intermodal Polska

nowiliśmy inaczej podejść do tego instrumentu wsparcia w stosunku do poprzedniej perspektywy finansowej i go rozszerzyć – mówił Stefan Jarecki. – Wspomniane rozszerzenie ma się odnosić między innymi

Kolejowe przewozy intermodalne realizowało dziesięciu licencjonowanych przewoźników. Głównymi graczami na rynku pozostawały (uwzględniając łączne wyniki za dwa pierwsze kwartały) spółki PKP Cargo, DB Cargo Polska i Lotos Kolej.

terminali, czy stawek opłat za dostęp. Dlatego w pierwszej kolejności ministerstwo zamierza opracować program pomocowy dla tego rodzaju transportu. W ramach PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 zamierzamy przeznaczyć ok. 1 mld zł na rozwój transportu intermodalnego. Posta-

do dedykowanej infrastruktury dostępowej do terminali oraz do taboru. – Kolejną nowością jaką staramy się wprowadzić jest zwiększenie intensywności wsparcia do 50% kosztów kwalifikowanych – poinformował dyrektor Departamentu Kolejnictwa w MIB.

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

InterRail
Polcont Sp. z o.o.

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

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

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

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



Jest nadzieja na rozwój

Jarosław Król, prezes zarządu CTL Logistics

Transport intermodalny jest niezwykle perspektywicznym, systematycznie rosnącym segmentem rynku, w którym CTL Logistics chce mieć istotny udział. Polskie porty zapowiadają podwojenie wielkości przeładunków w ciągu 12 lat oraz planują zainwestować w infrastrukturę 2,2 mld zł w ramach obecnej perspektywy unijnej. Oznacza to dynamiczny wzrost zapotrzebowania na transport ładunków

do/z portów, dlatego też budujemy długofalową strategię rozwoju na tym rynku. Strategia ta zakłada osiągnięcie przez CTL Logistics pozycji mocnego gracza w segmencie przewozów intermodalnych. W tym celu wdrożyliśmy nowoczesne narzędzia zarządcze (m.in. centrum operacyjne Control Tower) oraz zakończyliśmy z sukcesem przebudowę organizacyjną firmy w ramach projektu Wizja 2016, realizujemy także nową strategię taborową.

Bolączką rynku przewozów intermodalnych w Polsce jest ogromna presja na obniżkę cen, jak również duża konkurencja między transportem drogowym a kolejowym. Efektem tego jest drastyczny spadek marż i realizacja przewozów na granicy lub poniżej opłacalności. Aby kolej mogła z sukcesem rozwijać swoją ofertę na tym rynku, konieczna jest m. in. wymiana taboru, budowa terminali, modernizacja bocznic przy zakładach produkcyjnych lub budowa nowych.

Potrzebujemy także dalszej konsekwentnej modernizacji sieci kolejowej, a co za tym idzie zwiększenia prędkości handlowej oraz zmiany polityki państwa i zarządcy infrastruktury w zakresie budowy cennika opłat za dostęp do torów. Obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zamierza przeznaczyć w latach 2014-2020 miliard zł na budowę terminali i modernizację taboru. Choć nie znamy jeszcze szczegółów, daje to nadzieje na rozwój transportu intermodalnego w Polsce.



Transport synchronodalny

Aleksandra Kocemba, kierownik transportu intermodalnego Raben Transport

Rok 2016 jest szczególnie i zaskoczył całą polską branżę transportową. W styczniu przywitał rynek kombinacją sprzyjających warunków: niskimi cenami paliw oraz niską wartością złotówki. W pierwszym kwartale pozwoliło to złapać przewoźnikom drogowym oddech i zachęciło do odważniejszego kwotowania w przetargach rocznych. Niestety, z biegiem kolejnych miesięcy dobra passa odwróciła się. Drugi kwartał był trudniejszy, co zapewne uwidoczniło się w wynikach spółek z branży. W momencie kiedy ceny paliw zaczęły rosnąć, z kwartalnym opóźnieniem zadziałały korekty paliwowe klientów.

Dział Intermodalny w Raben Transport obsługuje ładunki konwencjonalne korzystając z rozwiązań kolejowych. Spadki stawek w transporcie drogowym zawsze powodują odpływ części klientów. W tym wypadku nie ma dla klienta znaczenia, czy spadek ceny jest krótkookresowy i wynika z zapisów kontraktu. Powrót takiego klienta nie zawsze następuje szybko. Operując na linii Polska – Hiszpania poza spadkami cen paliwa odczuliśmy dodatkowo negatywne skutki fali strajków kolejowych w Europie Zachodniej, powodzi we Francji oraz EURO 2016, które to spowodowały opóźnienia pociągów.

Uniknęliśmy jednak najgorszego i płynnie przenieśliśmy część ładunków na drogę. Dzięki takiemu rozwiązaniu terminy dostaw większości klientów zostały zachowane. Zastosowaliśmy w tym wypadku koncepcję transportu synchronodalnego, polegającą na przejściu przez operatora intermodalnego gestii co do wyboru najbardziej optymalnego środka transportu przy zachowaniu tej samej stawki. Obecnie stawki powracają do poziomu sprzed początku roku, co widoczne jest w rosnącym zainteresowaniu klientów naszym produktem począwszy od trzeciego kwartału. W ostatnim kwartale 2016 oczekujemy odzwierciedlenia wzrostów w naszych wynikach.

Terminale dla wszystkich

W poprzedniej unijnej perspektywie budżetowej 564 mln zł dofinansowania, na ogólną sumę 1 354,6 mln zł, trafiło do zarządców 21 terminali kontenerowych, głównie do PKP Cargo, PCC Intermodal, Spedcontu i Polzug Intermodal Polska. Nie zawsze byli to polscy właściciele i nie każdy z przewoźników miał do tych terminali dostęp na równych niedyskryminujących zasadach. Budziło to zastrzeżenia, szwacała na to uwagę również dr hab. Jana Pieriegud w cytowanym wcześniej raporcie. Podkreślała, że ok. 700 mln zł przeznaczonych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na dofinansowanie terminali intermodalnych, zakup urządzeń przeładunkowych oraz zakup taboru – *będzie służyć rozwojowi przewozów poszczególnych operatorów i konkurowaniu głównie między sobą. Tymczasem w bardzo ograniczony sposób przyczynią się one do poprawy dostępności całej sieci intermodalnej.*

Uwagi te starał się uwzględnić resort infrastruktury i budownictwa w znowelizowanej ustawie o transporcie kolejowym. Wyodrębniono w niej nową grupę obiektów, tzw. obiekty infrastruktury usługowej, w stosunku do których stosowane będą odmiennie niż w przypadku infrastruktury kolejowej zasady udostępniania i pobierania opłat za korzystanie z nich. Udostępnianie tych obiektów (też terminali kontenerowych) wszystkim przewoźnikom odbywać się ma na jednakowych, równych i niedyskryminacyjnych zasadach, w każdym przypadku jeżeli jest to – *istotne z punktu realizacji procesu przewozowego.* Operatorzy obowiązani będą do opracowania regulaminów obiektów, które powinny precyzować m.in. rodzaj udostępnianej infrastruktury usługowej, zakres świadczonych usług, warunki techniczne dostępu, procedurę udostępniania oraz wysokość opłat. Te ostatnie nie będą mogłyby przekraczać kosztów funkcjonowania obiektów powiększonych o tzw. „rozsądny zysk”.

Odmowa dostępu następować będzie mogła w ustawowo określonych przypadkach i każdorazowo wymagać uzasadnienia, co stanowić może przedmiot skargi do prezesa UTKolejowego, który finalnie będzie mógł nakazać zapewnienie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Nowelizacja przewiduje utworzenie rejestru obiektów infrastruktury usługowej i przyznanie prezesowi UTK szerokiej kompetencji w zakresie – *nadzoru nad niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej.* ◀

Franciszek Nietz



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



Terminal o strategicznym położeniu



W ostatniej dekadzie, transport intermodalny cieszył się coraz większą popularnością w polskim środowisku logistycznym. Przyczyn takiego rozwoju jest wiele, ale z całą pewnością jest on związany z rozwojem krajowych portów, ponieważ istniała potrzeba kontynuowania transportu morskiego w głąb lądu. Poza tym decydenci logistyczni w dużym stopniu zrozumieli, że transport drogowy nie będzie dłużej w stanie obsłużyć coraz większych wolumenów.

W Polsce jest to długo oczekiwane zjawisko, ponieważ rządy państw Europy Zachodniej od lat szły naprzód – robiąc wszystko, by ułatwić przewoźnikom wybór pomiędzy różnymi formami transportu, a także wyznaczając cele dla zmiany środka transportu z drogowego na kolejowy.

Trendowi do wybierania bardziej przyjaznych środowisku środków transportu w Polsce sprzyja dobre położenie geograficzne. Przez kraj przebiegają dwa najważniejsze Trans-Europejskie Korytarze Transportowe, czyli korytarz Bałtyk-Adriatyk, oraz Morze Północne – Bałtyk. Oba korytarze przecinają się w Wielkopolsce, której stolicą jest Poznań. Pod Poznaniem – w Swarzędzu – od końca lat 90. swoją siedzibę ma Grupa CLIP.

Lider w transporcie pojazdów

Działalność Grupy CLIP rozpoczęła się od transportów nowych pojazdów osobowych, użytkowych i ciężarowych. Działalność ta stopniowo się rozszerzała i dziś STS Logistic, spółka córka CLIP, jest bezspornym liderem na rynku transportu nowych pojazdów w Polsce. Zgodnie ze

swoim motto „Sprzedajemy święty spokój”, Grupa CLIP na zlecenie Grupy Volkswagen wybudowała w 2003 r. kompleks produkcyjny, w którym dziś produkowane są modele T6 i Caddy.

W ostatnich 10 latach, Grupa poszerzyła swoją działalność o usługi magazynowe i logistyczne, dostarczając swoim klientom ponad 330 tys. m² zadaszanej powierzchni produkcyjnej i magazynowej w Swarzędzu. Ostatnim krokiem w rozwoju Grupy CLIP było stworzenie Intermodalnego Terminala Kontenerowego w 2012 r. A wszystko zaczęło się od małego

Po dwóch latach od uruchomienia regularnego intermodalnego połączenia kolejowego pomiędzy Portem Rotterdam i CLIP Intermodal Container Terminal Swarzędz dla właściciela Grupy CLIP, Wojciecha Staniszewskiego, stało się jasne, że to tylko początek większego cyklu inwestycyjnego.

Inwestycja na 8 hektarach

W trakcie wizyty w Polsce Pary Królewskiej Królestwa Holandii, jego Wysokości Króla Willema-Alexandra i jej Wysokości Kró-

Działalność Grupy CLIP rozpoczęła się od transportów nowych pojazdów osobowych, użytkowych i ciężarowych. Stopniowo się rozszerzała i dziś STS Logistic, spółka córka CLIP, jest bezspornym liderem na rynku transportu nowych pojazdów w Polsce.

terminala z jednym torem, o długości zaledwie 58 m, który służył sprawdzeniu, czy transport intermodalny wpisze się w portfolio usług firmy.

lowej Maximy w czerwcu 2014 r., Grupa CLIP miała zaszczyt gościć Parę Królewską na Terminalu. Jej wizyta zbiegła się z obchodami drugiej rocznicy otwarcia

Ostatnim krokiem w rozwoju Grupy CLIP było stworzenie Intermodalnego Terminala Kontenerowego w 2012 r. A wszystko zaczęło się od małego terminala z jednym torem o długości zaledwie 58 m, który służył sprawdzeniu, czy transport intermodalny wpisze się w portfolio usług firmy

połączenia intermodalnego Rotterdam-Swarzędz. Przy tej okazji, prezes Staniszewski oficjalnie ogłosił kolejny etap inwestycji Grupy – budowę najnowocześniejszego terminala intermodalnego wyposażonego w 4 tory o długości 750 m, z elektrycznymi bramami po obu stronach terminala i bezpośrednim połączeniem z trasą kolejową E20, która stanowi kluczowy element strategii rządu chińskiego „Jeden pas i jedna droga”. Inwestycja jest warta 20 mln euro i była współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Programu 7.4 Infrastruktura i Środowisko, Transport intermodalny.

Terminal Kontenerowy CLIP zajmuje obecnie powierzchnię 8 ha i ma możliwość obsługi 250 tys. TEU rocznie oraz magazyn o pojemności 4.500 TEU. Terminal obsługuje wszystkie rodzaje jednostek transportowych, a w ostatnich 4 latach obsłużył ponad 50 tys. naczep typu „Mega trailers”, stając się niekwestionowanym liderem w obsłudze sprzętu transportowego tego typu w Polsce. Usługi te uzupełnia jeszcze oferta transportu *door-to-door* z użyciem własnych ciężarówek, zgodnie z potrzebami klientów.

Na przecięciu korytarz TEN-T

Strategiczne położenie kompleksu logistycznego Grupy CLIP wyposażonego w 300 tys. m² powierzchni magazynowej, przyległego do miejsca przecięcia dwóch korytarzy TEN-T, w pobliżu autostrady A2 Berlin-Warszawa, a także drogi ekspresowej S5, pozwala klientom CLIP na korzystanie z jednego z najbardziej wydajnych rozwiązań dla łańcucha dostaw w Polsce i Europie Środkowej.



Kolejnym etapem inwestycji Grupy była budowa najnowocześniejszego terminala intermodalnego wyposażonego w 4 tory o długości 750 m, z elektrycznymi bramami po obu stronach terminala i bezpośrednim połączeniem z trasą kolejową E20

S5, pozwala aktualnym i przyszłym klientom CLIP na korzystanie z jednego z najbardziej wydajnych rozwiązań dla łańcucha dostaw w Polsce i Europie Środkowej.

Dzięki strategicznym decyzjom Zarządu Grupy CLIP, Terminal Intermodalny CLIP przystosowany jest do dalszego rozwoju. Obecnie sprawdzane są koncepcje

Dzięki strategicznym decyzjom Zarządu Grupy CLIP, Terminal Intermodalny CLIP przystosowany jest do dalszego rozwoju. Obecnie sprawdzane są koncepcje rozwiązań dla łańcuchów dostaw łączących Polskę z Europą Zachodnią.

rozwiązań dla łańcuchów dostaw łączących Polskę z Europą Zachodnią. Rozpatrywane jest, jakie wolumeny mogą być przewożone koleją, a nie transportem drogowym.

Jednym z kluczowych elementów jaki Intermodalny Terminal Kontenerowy CLIP wraz z działalnością magazynową Grupy CLIP może zaoferować klientom w regionie Wielkopolski, jest jego strategiczne położenie przy nowym szlaku jedwabnym biegnącym z Azji do Europy i z powrotem. Wzdłuż niego klienci mogą korzystać ze wszystkich elementów niezbędnych w nowoczesnych łańcuchach dostaw.

Dodać należy, że rozwiązanie oferowane przez Grupę CLIP zostało określone przez wiele ośrodków zajmujących się łańcuchami dostaw, jako wzór dla najnowocześniejszych centrów logistycznych w regionie Europy Środkowej. Jest to dla nas ogromny powód do dumy, ale także dalszego, wyjątkowego rozwoju. ◀

MM

Strategiczne położenie kompleksu logistycznego Grupy CLIP wyposażonego w 300 tys. m² powierzchni magazynowej, przyległego do miejsca przecięcia dwóch korytarzy TEN-T, w pobliżu autostrady A2 Berlin-Warszawa, a także drogi ekspresowej S5, pozwala klientom CLIP na korzystanie z jednego z najbardziej wydajnych rozwiązań dla łańcucha dostaw w Polsce i Europie Środkowej



Z końcem października zakończyć ma się budowa drugiej części terminalu, DCT2, która podwoi jego możliwości przeładunkowe – do 3 mln TEU rocznie. W terminalu gotowe jest nowe 650-metrowe nabrzeże i kończony jest już montaż 5 nowych ogromnych suwnic

Nożyce się rozwierają

W polskich portach dokonuje się właśnie wielkie „przemeblowanie”. Zmienia się nie tylko struktura obsługiwanych przez nie ładunków, ale następuje również ich przemieszczanie się między portami. Dotyczy to szczególnie ładunków drobnicowych, zwłaszcza tych przewożonych w kontenerach – i portów położonych nad Zatoką Gdańską. To efekt zmian dokonujących się w żegludze – i w samych portach.

Wprowadzanie do żeglugi coraz to większych statków sprawia, że porty nie dysponujące odpowiednimi warunkami naturalnymi i technicznymi do ich obsługi są marginalizowane. Proces ten przyspieszył w ostatnich paru latach z powodu utrzymującego się kryzysu w handlu morskim. Przewoźnicy sprokurowali go w znacznej mierze na własne życzenie, kupując co-

raz to więcej, coraz to większych statków. W efekcie, nadwyżka tonażu dostępnego na rynku doprowadziła do drastycznej obniżki stawek przewozowych, co z kolei zmusiło armatorów do wprowadzania reżimów oszczędnościowych, w tym ograniczania liczby obsługiwanych portów. Jedne na tym zyskują, inne tracą; za przykład mogą tu służyć porty w Gdańsku i Gdyni.

Rosządy na polskim rynku

Zaledwie 2 lata temu największym polskim portem drobnicowym była Gdynia (patrz: wykres 1.). Rok później udziały głównych portów, w tym zespołu Szczecin-Świnoujście, rozłożyły się już równomiernie, z minimalną przewagą Gdańska (wykres 2.). Po pierwszym półroczu br. dominacja tego ostatniego jest już wyraźna, Gdynię zdystansowały również porty z Wybrzeża Zachodniego (wykres 3.) To przede wszystkim skutek przenoszenia się z jednego portu do drugiego kolejnych armatorów kontenerowych.

Ten *exodus* zapoczątkował największy kontenerowy armator świata, Maersk Line, który – nie znajdując w Gdyni odpowiednich do swoich potrzeb warunków – zdecydował się przejść w 2008 r. Rok później wprowadził tam jedną ze swoich daleko-wschodnich linii żeglugowych, obsługiwa-

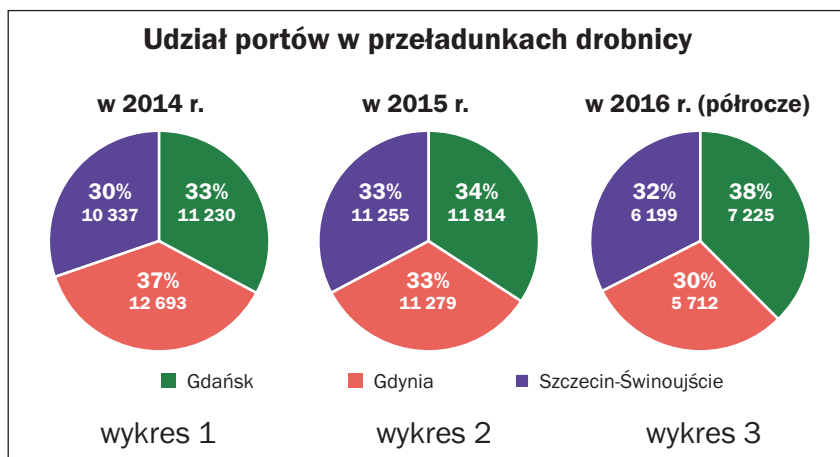
Do kwietnia 2015 r. mogło się wydawać, że Gdynia zaczyna odzyskiwać swoją pozycję, jako głównego portu drobnicowego, gdyż obroty kontenerowe obu portów bardzo się wtedy zbliżyły, ale od następnego miesiąca „nożyce”, obrazujące krzywe przeładunków, zaczęły się rozwierać coraz szerzej.

ną przez statki kontenerowe o pojemności 8 tys. TEU (znormalizowana jednostka, odpowiadająca kontenerowi 20-stopowemu). Wkrótce zastąpione zostały one największymi wówczas kontenerowcami świata, statkami typu *Emma Maersk*, mogącymi pomieścić do 15,5 tys. TEU, a później jeszcze większymi.

Za przykładem Maerska zamierzał podążyć alians sześciu kolejnych armatorów, okazało się jednak, że wybudowany zaledwie w 2007 r. głębokowodny terminal DCT Gdańsk, mimo znacznego zwiększenia jego początkowej zdolności przeładunkowej, z 500 do 750 tys., a potem do miliona TEU rocznie, nie będzie w stanie podołać dodatkowym przeładunkom. Sytuacja zmieniła się dopiero kilka lat później, gdy po wprowadzeniu embarga na handel z Rosją pojawiły się w terminalu wolne moce przeładunkowe (patrz: wykres 4.), a potencjał terminalu został zwiększony do 1 200 tys. TEU. Wtedy do Maersk Line dołączył drugi z największych kontenerowych armatorów świata, Mediterranean Shipping Company (MSC), tworząc wraz z nim alians żeglugowy „2M”. Później, w DCT Gdańsk pojawili się armatorzy z aliansu „G6”, ci którym wcześniej nie udało się skorzystać z jego usług. Ładunki przewożone przez nich obsługiwane były wcześniej przez obie gdyńskie bazy, zwłaszcza Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT), ale również i Gdynia Container Terminal (GCT).

Gdańsk ucieka Gdyni

Jeszcze do kwietnia ub.r. mogło się wydawać, że Gdynia zaczyna odzyskiwać swoją



pozycję, jako głównego portu drobnicowego, gdyż obroty kontenerowe obu portów bardzo się wtedy zbliżyły, ale od następnego miesiąca „nożyce”, obrazujące krzywe przeładunków, zaczęły się rozszerzać coraz szerzej (patrz: wykres 5.).

się po 600 i więcej ciężarówek (w ciągu doby do terminalu dociera zwykle tysiąc kilkaset tirów). Nieco lepiej jest po stronie kolejowej terminalu, ale i tam w niektóre dni tygodnia bywa gorąco. Na falę ciężarówek i pociągów nakładają się szczyty

Terminal DCT Gdańsk z trudem już sobie radzi z natłokiem ładunków. W niektórych dniach przed jego bramami tworzą się kilometrowe kolejki ciągników z kontenerami.

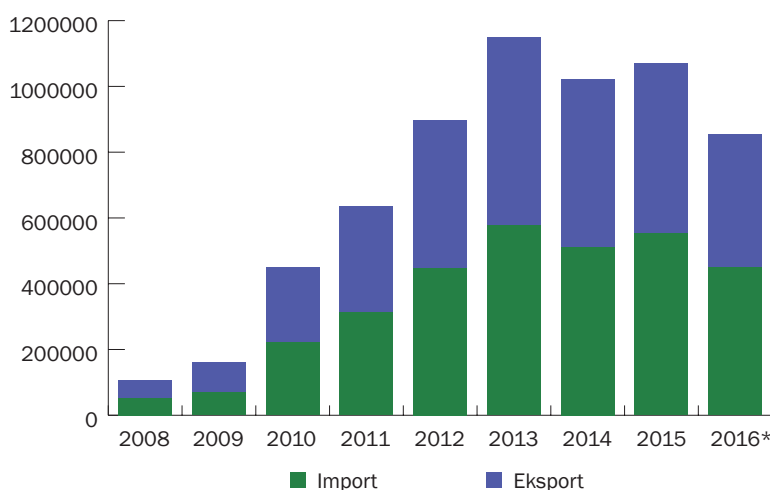
Niebawem ten proces może jeszcze przyspieszyć. Terminal DCT Gdańsk z trudem już sobie radzi z natłokiem ładunków. W niektórych dniach przed jego bramami tworzą się kilometrowe kolejki ciągników z kontenerami. Są dni, np. poniedziałki, gdy w ciągu 8 godzin pracy terminalu, między 16-tą a 22-gą, u jego bram tłoczy

przeładunkowe od strony wody. Niekiedy wszystkie 6 suwnic na nabrzeżu przez 3 doby obsługuje wielki statek, który, bywa, przywozi i zabiera 15-16 tysięcy kontenerów (TEU) na raz.

Z końcem października zakończyć ma się tam jednak budowa drugiej części terminalu, DCT2, która podwoi jego możliwości przeładunkowe – do 3 mln TEU rocznie. W terminalu gotowe jest nowe 650-metrowe nabrzeże i kończony jest już montaż 5 nowych ogromnych suwnic, zdolnych sięgać do 25-tego rzędu kontenerów na pokładach statków. Będą mogły one obsługiwać największe kontenerowce, jakie pływają po morzach i oceanach świata (suwnice na „starym” nabrzeżu mają mniejszy wysięg, co komplikuje obsługę wielkich statków). W DCT będzie można obsługiwać po 2 największe kontenerowce na raz, albo większą liczbę mniejszych.

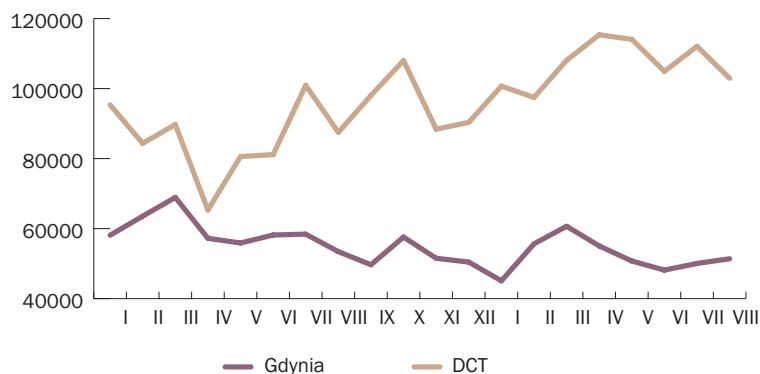
Co więcej, wielkie zmiany zaszły na bezpośrednim zapleczu terminalu. Już parę lat temu uzyskał on znakomite połączenie drogowe z obwodnicą południową Gdańska, a przez nie z autostradą A1 i drogą krajową S7, biegnącą w kierunku Warszawy i dalej na południe kraju. (Trwa właśnie budowa newralgicznego odcinka S7, przebiegającego przez Żuławy i dwóch nowych mostów drogowych przez Wisłę.) W kwietniu oddany został do użytku podwójny

Wykres 4 – Przeładunki w Deepwater Container Terminal Gdańsk w latach 2008-2016* (TEU)



* Wielkość przeładunków po 8 miesiącach.

Wykres 5 – Miesięczne przeładunki kontenerów w terminalach Gdańska (DCT) oraz Gdyni (BCT i GCT) w 2015 i 2016* r. (TEU)



* W 2016 r. wielkość przeładunków po 8 miesiącach.

tunel drogowy pod Martwą Wisłą, który połączył gdański port zewnętrzny, w którym położony jest terminal, z lewobrzeżną częścią portu i ulicami biegnącymi na zachód, z pominięciem centrum Gdańska.

W ostatnich dniach zakończona została, kosztem 370 mln zł, modernizacja dwutorowej linii kolejowej nr 226, biegnącej z portu do Pruszcza Gdańskiego. W jej ramach wybudowano nowy most nad Martwą Wisłą, który zastąpił ponad stuletni, jednotorowy (niegdyś obrotowy) zabytek techniki kolejowej, na którym do niedawna „wisiał” cały Port Północny, ze wszystkimi jego terminalami i przedsiębiorstwami przemysłowymi. Przepustowość zmodernizowanego szlaku kolejowego wzrosła 6-krotnie, do 180 pociągów na dobę. To daje nadzieję, że tory bocznicy DCT, mogące pomieścić 4 pełne składy pociągów na

raz, będą w pełni wykorzystywane, gdyż nie będą się zatykały z powodu zbyt małej przepustowości szlaku prowadzącego na południe kraju.

Czy dystans uda się nadrobić?

Portowi gdyńskiemu trudno będzie w tej sytuacji powstrzymać dalszą ucieczkę ładunków i armatorów do Gdańska. Tamtejsze terminale kontenerowe, BCT i GCT przeprowadziły w ostatnich paru latach kosztowne programy zwiększające ich potencjał przeładunkowy, dzięki czemu również i one byłyby w stanie obsługiwać wielkie statki oceaniczne. Szkopuł w tym, że równocześnie nie udało się przeprowadzić odpowiednich prac adaptacyjnych w pozostałej części portu: pogłębienia akwenów i toru wodnego, poszerzenia

wejścia i obrotnicy dla statków, wzmocnienia nabrzeży. Długotrwałe targi z syndykiem Stoczni Marynarki Wojennej, znajdującej się w stanie upadłości likwidacyjnej, sprawiły że projekt jest opóźniony o kilka lat; inwestycja jest dopiero na etapie wyłaniania wykonawcy. Duże statki będą tam mogły zacząć zawiązać najwcześniej za jakieś 2 lata, ale całkowite zakończenie prac modernizacyjnych w porcie i na jego redzie ma nastąpić dopiero w 2020 r. Czy znajdą się wtedy jeszcze na rynku armatorzy wielkich kontenerowców, których nie przechwyci wcześniej Gdańsk? Na razie potencjał przeładunkowy gdyńskich terminali nie jest wykorzystywany nawet w połowie.

Ich właściciele podjęli ostatnio starania o połączenie obu baz, by uniknąć wyniszczającej wewnątrzportowej rywalizacji. Uznano, że „dwa grzyby w barszczu” to zbyt wiele. (Przychylnie fuzji BCT i GCT zdają się być również władze gdyńskiego portu.) Nie ujawniono jeszcze jaką formę organizacyjną przyjmie to wspólne przedsięwzięcie. Rywalizowanie obu terminali żadnemu z nich nie wychodziło na zdrowie. Wobec konkurencji ze strony DCT Gdańsk oraz stagnacji w handlu morskim, już i tak nie było im łatwo.

A sytuacji portu gdyńskiego nie poprawia to, że nie jest on najlepiej skomunikowany z zapleczem. Połączony jest z siecią drogową kraju Trasą Kwiatkowskiego (drogą o randze gminnej) i zatłoczoną do granic możliwości (zwłaszcza w sezonie letnim) trójmiejską obwodnicą. Ich parametry i stan techniczny nie spełniają wymogów szlaku prowadzącego do jednego z najważniejszych portów. A projekt budowy alternatywnej drogi dojazdowej znajduje się dopiero w fazie koncepcyjnej.

Nie lepiej jest z obsługą kolejową portu. Główny szlak kolejowy, obsługujący port, przebiega przez sam środek trójmiejskiej aglomeracji, konkurując z ruchem pasażerskim, dalekobieżnym i miejskim. Prowadząca do Gdyni dawna magistrała węglowa, która aglomerację omija, doprowadzona została do takiego stanu technicznego, że nie może służyć jako alternatywa dla ciężkiego ruchu towarowego. Jej modernizacja to kwestia przynajmniej kilku lat.

Summa summarum, wszystko wskazuje na to, że przed portem gdańskim, który jeszcze kilka lat temu nie najlepiej sobie radził, zwłaszcza na tle znakomicie prosperującej Gdyni, teraz otworzyły się szerokie perspektywy rozwoju. Natomiast port gdyński jakby „został w blokach” i trudno mu będzie utracony dystans odrabiać. ◀

Maciej Borkowski



W DCT będzie można obsługiwać po 2 największe kontenerowce na raz, albo większą liczbę mniejszych

Intermodal zgodny ze strategią biznesową

Ekol Logistics specjalizuje się w transporcie intermodalnym. Posiadamy nie tylko wiedzę, ale przede wszystkim odpowiednie zasoby. Mamy pięć własnych promów Ro-Ro, 5,5 tys. własnych środków transportu oraz 40 składów pociągów towarowych tygodniowo dedykowanych tylko firmie Ekol.



Artura Pohl

Rozwój transportu intermodalnego jest zgodny z naszą strategią biznesową. Ekologia to dla nas kluczowy aspekt. Nasze hasło *logistics for a better world* nie jest pustym sloganem, ale czymś w co głęboko wierzymy i realizujemy w działalności biznesowej. Dzięki temu, iż wykonujemy usługi intermodalne, miesięcznie Ekol oszczędza ekwiwalent 230 tys. drzew, emituje miesięcznie o 5 mln kg mniej CO₂, a więc „oszczędzamy” las o wielkości 850 boisk do piłki nożnej. Warto dodać, iż jeszcze w tym roku oddamy do użytku, w okolicy Stambułu, własny port. Dzięki temu uda nam się zredukować liczbę samochodów ciężarowych korzystających z dróg czy mostów o 100 tys.

Transport intermodalny jest więc kluczowym obszarem działalności dla firmy Ekol. Wierzymy, że ma on ogromną przyszłość i duży potencjał. Przez ostatnie kilka lat rynek połączeń intermodalnych rośnie w Europie 1-2 procent, mniej więcej tyle ile wynosił wzrost gospodarczy. W przypadku Ekol wzrost znacząco przekraczał europejski wzrost gospodarczy.

Dwie opcje

Rynek połączeń intermodalnych wewnątrz Europy jest dość dobrze rozwinięty. W przypadku transportu kolejowego realizowanego przy pomocy kontenerów i/lub naczepek istnieją 2 opcje, można skorzystać

Do przewozu dużych produktów

Ekol specjalizuje się w obsłudze min. branży automotive, odzieżowej, FMCG, high-tech, przemysłowej. Śmiało można więc powiedzieć, że transport intermodalny nadaje się do transportu większości produktów.

Po kryzysie w 2008 r. klienci w wybranych branżach, m.in. automotive, wyjątkowo zwracają uwagę na czas przejazdu. W towarze mają zamrożony kapitał, który podczas transportu nie pracuje. Do tego nie mogą doprowadzić do zatrzymania linii produkcyjnej z powodu braku części, bo może to oznaczać setki tysięcy strat. Kluczowe jest więc proponowanie korzyst-

Przez ostatnie kilka lat rynek połączeń intermodalnych rośnie w Europie 1-2 procent, mniej więcej tyle ile wynosił wzrost gospodarczy. W przypadku Ekol wzrost znacząco przekraczał europejski wzrost gospodarczy.

z tzw. publicznych połączeń, dostępnych wszystkim chętnym przewoźnikom na rynku oraz połączeń oferowanych tylko i wyłącznie jednej dedykowanej firmie. Ekol korzysta z obydwu rozwiązań.

Nasze statki Ro-Ro realizują usługi na morzu śródziemnym. Każdy z nich dysponuje powierzchnią ładunkową równą 240 naczepek. Cztery razy w tygodniu statek kursuje pomiędzy Stambułem a Triestem (dwa razy w tygodniu cumuje po drodze w Grecji) oraz raz w tygodniu łączy Izmir z Sete we Francji. W przypadku przesyłek, które dotarły do Triestu, dalszą część podróży odbywają przy wykorzystaniu kolei. Z Triestu, w zestawach po ok. 30 naczepek, ładunek przewożony jest codziennie dalej koleją do Mannheim i Kolonii w Niemczech oraz do Ostrawy w Czechach. Są to połączenia dedykowane tylko firmie Ekol. Planujemy w przeciągu najbliższych miesięcy otworzyć kolejne połączenia koleją w Europie.

nego czasu transportu i niezawodność oferowanego rozwiązania.

Transport morski i kolejowy jest nie tylko bardziej ekologiczny, ale dodatkowo przynosi oszczędności, bo wymaga mniejszego zatrudnienia. Drogami lądowymi transport 250 naczepek angażowałby co najmniej taką samą liczbą kierowców. W przypadku kolei, zamiast 30 kierowców wystarczy 1 lub 2 maszynistów. To duże ułatwienie także dlatego, że w tej chwili o kierowców ciężarówek w Europie jest trudno. Czas dostawy przesyłek realizowanych transportem drogowym w przypadku dalekich odległości jest porównywalny, ale w przypadku transportu intermodalnego można zaobserwować mniejszy wpływ czynników zewnętrznych np. pogody. ◀

Artura Pohl,
Country Manager
Ekol Polska



Drogami lądowymi transport 250 naczepek angażowałby co najmniej taką samą liczbą kierowców. W przypadku kolei, zamiast 30 kierowców wystarczy 1 lub 2 maszynistów

Warunki dobre, możliwości gorsze

Polska jest wręcz predysponowana do tego, aby transport intermodalny stanowił znakomitą większość przewozów towarowych realizowanych w naszym kraju oraz przez nasz kraj w kierunku państw ościennych. Sprzyjają temu bardzo dogodne warunki topograficzne, idealne warunki geopolityczne, jak i kierunek rozwoju rynku kontenerowego.

Tu chciałabym podkreślić, że z mojej perspektywy oddziaływanie takich czynników jak malejące ceny paliw, spadek ilości napływającego do Polski ładunku i frachtów morskich czy słabsza dynamika handlu zagranicznego na sytuację przewozów intermodalnych w Polsce należy rozpatrywać w perspektywie średniookresowej, podczas gdy na kondycję oraz przyszłość kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce należy patrzeć długofalowo.

Usunięcie barier

Zeszłoroczny zastój w liczbie ładunków, które trafiły do Polski via polskie terminale kontenerowe, należy traktować jako normatywne odchylenie od makro trendu, który w niedalekiej przyszłości niewątpliwie spowoduje co najmniej podwojenie ilości ładunków trafiających do Polski poprzez bramy naszych portów. Pamiętajmy bowiem, że ilość napływającego do Polski ładunku nie jest jedynie miarą kondycji rodzimego handlu zagranicznego.

To ile do Polski trafia ładunków skonteneryzowanych jest również wypadkową chociażby tego, jak sprawnie zachodzi proces przenoszenia obsługi ładunków z por-



Lidia Dziewierska

tów zagranicznych do portów polskich, a konkretnie mówiąc – jak sprawnie nasz rząd oraz porty usuwają bariery celno-podatkowe oraz organizacyjne. Bariery te obecnie powodują, że ok 30% przedsiębiorców działających w Polsce wciąż woli korzystać z transportu międzynarodowego via porty zachodniej Europy, mimo że koszty takiego transportu są wyższe niż gdy jest realizowany przez porty polskie.

Wymagana przepustowość terminali

Wydaje się nieuchronne, że dzięki kolejnym bezpośrednim serwisom oceanicznym, m. in. z Azji, już niedługo będziemy mogli wykorzystać w Polsce nasze naturalne atuty geograficzne i realnie konkurować np. z portami niemieckimi w zakresie obsługi ładunków z destynacją w innych krajach Centralnej Europy. W szczególności mam tu na myśli rynek słowacki, czeski czy ukraiński. Warunkiem tego, aby takie ładunki mogły być obsługiwane przez

polskie porty jest konieczność zapewnienia tym klientom rozwiązań kolejowych, a więc również zapewnienie adekwatnej przepustowości terminali portowych.

Obecnie to właśnie bardzo niska przepustowość terminalu portowego DCT w Gdańsku, który jako jedyny w Polsce ma warunki do tego, aby obsługiwać bezpośrednie serwisy oceaniczne i tym samym być dla takich operatorów jak my oknem na Europę Centralną, jest podstawowym ograniczeniem rozwoju korytarzy transportowych na tej linii.

Od momentu przyjęcia do obsługi drugiego w Gdańsku serwisu oceanicznego G6, terminal DCT zapewnia maksymalną obsługę na poziomie pięciu „zwahadlowanych” pociągów na dobę oraz obsługę zaledwie jednego pociągu w jednym czasie (cztery boczne kolejowe DCT obsługiwane są przez jedną suwnicę). Jest to oczywiście sytuacja bezprecedensowa, ponieważ

Od momentu przyjęcia do obsługi drugiego w Gdańsku serwisu oceanicznego G6, terminal DCT zapewnia maksymalną obsługę na poziomie pięciu „zwahadlowanych” pociągów na dobę oraz obsługę zaledwie jednego pociągu w jednym czasie



taka przepustowość to szacowane ok. 15% aktualnie przeładowywanych przez terminal jednostek, które mogą być wywiezione transportem kolejowym, co zdecydowanie odbiega od możliwości terminali portowych Europy Zachodniej, z którymi chcemy, aby DCT konkurował.

sprawności operacyjnej terminalu DCT, po drugie, w efekcie obecnej sytuacji nie ma możliwości uruchamiania nowych pociągów intermodalnych w samej Polsce, nie wspominając już o zagranicznych relacjach, ponieważ obsługi dodatkowych pociągów DCT konsekwentnie odmawia.

To ile do Polski trafia ładunków skonteneryzowanych jest m.in. wypadkową tego, jak sprawnie zachodzi proces przenoszenia obsługi ładunków z portów zagranicznych do portów polskich, czyli zależy od tego jak sprawnie rząd i porty usuwają bariery celno-podatkowe oraz organizacyjne.

Wiele zależy od terminalu DCT

Wpływ tej sytuacji na rynek przewozów intermodalnych w Polsce jest taki, że po pierwsze, jego rozwój oraz efektywność przenoszenia ładunków z dróg na tory jest w głównej mierze uzależniona od

Z powodu tej sytuacji oraz ciągłej niepewności co do tego, czy trwające na terminalu DCT inwestycje długofalowo doprowadzą do zwiększenia przepustowości akurat na zapleczu kolejowym (bo pewne jest jedynie to, że zwiększy się przepustowość przy kei), postanowiliśmy

również od rozwoju zaplecza kolejowego na DCT uzależnić nasze inwestycje w budowę nowych terminali intermodalnych w Polsce. ◀

*Lidia Dziewierska,
prezes zarządu
Loconi Intermodal S.A.*



Rozwój transportu intermodalnego oraz efektywność przenoszenia ładunków z dróg na tory jest w głównej mierze uzależniona od sprawności operacyjnej terminalu DCT

WYBIERZ HYSTERA DLA OPTYMALNEJ EFEKTYWNOŚCI PRZY NISKIM ZUŻYCIU PALIWA

ZEPPELIN®
WE CREATE SOLUTIONS



**SOLIDNY PARTNER.
TRWAŁE WÓZKŁ**

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**

WWW.ZEPPELIN-POLSKA.COM





Intermodal – a better way!

Czym się różni intermodal od tzw. intermodalu? Którędy biegną prawdziwe intermodalne szlaki w Europie...

Kontenery są dziś stałym, ważnym elementem krajobrazu w naszej części Europy. Niezależnie od tego o jakim rozwiniętym gospodarczo regionie pomyślimy, wpisują się one tam w architekturę terenu, podróżują koleją i po drogach.

Intermodal, to popularne określenie, którego niewielu używało jeszcze 10 lat temu, a dziś jest powszechne, co więcej, pojawia się już nie tylko w mowie branżowej, ale i języku potocznym.

I faktycznie, intermodal na przestrzeni ostatnich lat stał się intermodalem, branżą która ma swoją osobowość i niebanalną charakterystykę, przy korzyściach jakie wnosi do rozwoju handlu międzynarodowego w Polsce i przez Polskę, brakuje jej do szczęścia tylko departamentu do jej spraw przy Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Dziś już coraz mniej osób nazywa przewóz kontenera koleją – intermodalem, w końcu coraz więcej mówi się o koniecz-

ności powołania departamentu ds. intermodalu na poziomie struktur centralnych, coraz lepiej rozumiemy specyfikę branży, a przede wszystkim coraz lepiej wykorzystujemy idealną, z punktu widzenia transportu, lokalizację Polski na transportowej mapie Europy.

Czym różni się prawdziwy intermodal od tzw intermodalu?

Punktem wyjścia może być rola jaką branża intermodalna ma pełnić dla optymalizacji transportu. Intermodal w swojej właściwej postaci powinien optymalizo-

Intermodalnie po Europie, czyli... koleją, drogą, a tam gdzie to możliwe również barką i codziennie, wg regularnego rozkładu, w kontenerze, który pomieści 33 palety..., a do tego – pewnie i do wielu destynacji w kluczowych dla rozwoju gospodarki regionach.

wać wykorzystanie dostępnych środków transportu w łańcuchu dostaw, w sposób pewny, niezawodny, jednocześnie gwarantując maksymalną możliwą elastyczność. Takie narzędzie w rękach rynku pozwala szybciej, pewniej i niezależnie od wahań koniunktury realizować dostawy do drzwi.

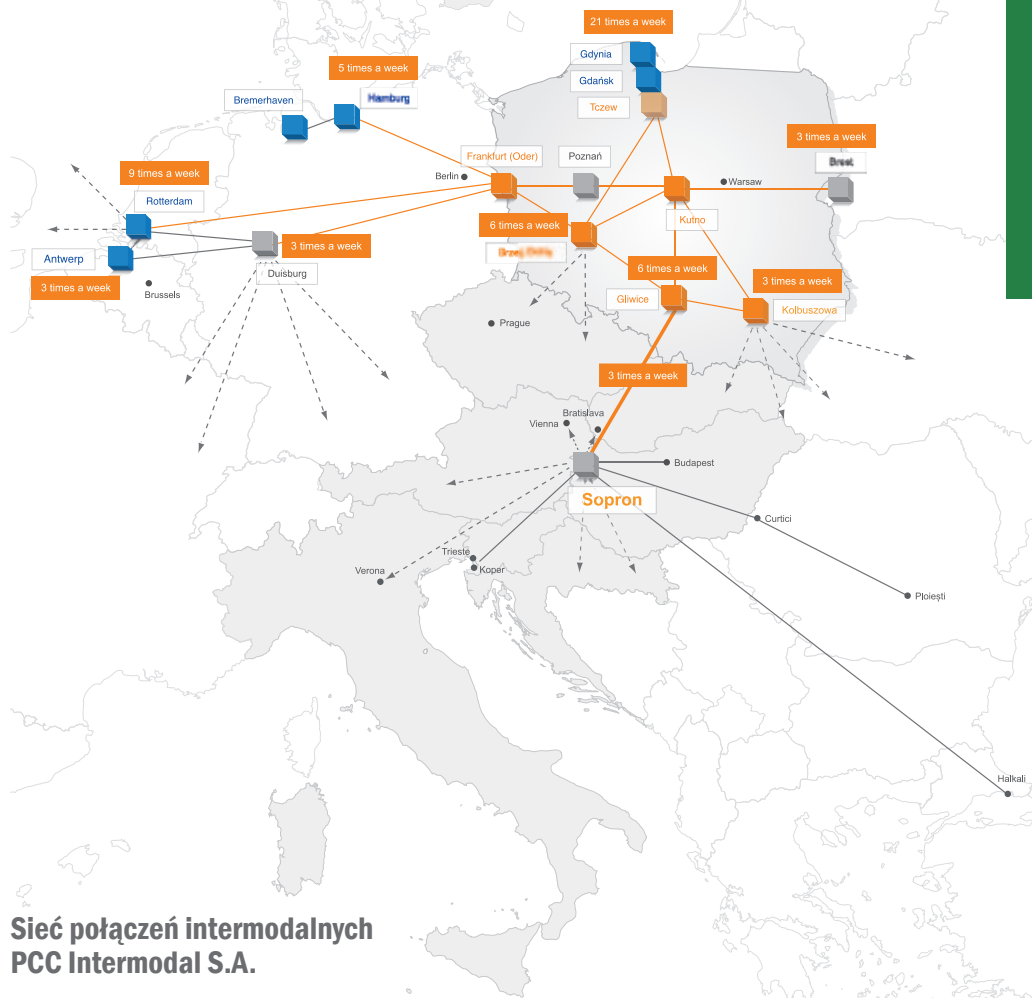
Intermodalnie po Europie, czyli... kolejną, drogą, a tam gdzie to możliwe również barką i codziennie, wg regularnego rozkładu, w kontenerze, który pomieści 33 palety..., a do tego – dotrze na pewno i do wielu destynacji w kluczowych dla rozwoju gospodarki regionach.

Jeszcze kilka lat temu mogliśmy tylko mówić o takich rozwiązaniach, dziś coraz większe rzesze klientów po prostu z nich korzystają, wpisując intermodal w strukturę swojej strategii zrównoważonego rozwoju. Co ważne, intermodal jest dziś dostępny na takim samym wysokim poziomie dla każdego – i dla tego wielkiego, który przewozi tysiące kontenerów rocznie i tego małego producenta, który wysyła jeden kontener w kwartale.

W PCC Intermodal S.A.

Przyjrzyjmy się jakie plany w zakresie rozwoju produktów intermodalnych ma PCC Intermodal S.A., którego pociągi intermodalne, zarówno w Polsce jak i za granicą, jeżdżą z kontenerami tak jak pociągi pasażerskie.

– *Niedawno rozszerzyliśmy swoją sieć połączeń intermodalnych o nowy regularny produkt obsługiwany na linii między Polską a Węgrami. Pierwszy pociąg intermodalny wyruszył w piątek 22 lipca 2016 r., z terminalu PCC Gliwice do Sopronu.*



Sieć połączeń intermodalnych PCC Intermodal S.A.

Konsor-Fąferek, dyrektor Działu Marketingu i Rozwoju, PCC Intermodal S.A. – *Oprócz nowych produktów, które testujemy – w sieci, niezmiennie na bazie, dziennie realizujemy dostawy do drzwi w Polsce, Niemczech, Belgii i Holandii. Od*

W ofercie usług intermodalnych operatorów klienci mogą odnaleźć również prężnie rozwijającą się obsługę potoków kontenerowych w relacji Europa Zachodnia – Białoruś/ Rosja/ Mongolia/ Kazachstan/ Chiny (via Brest).

Niedawno PCC Intermodal S.A. rozszerzył swoją sieć połączeń intermodalnych o nowy regularny produkt obsługiwany na linii między Polską a Węgrami. Pierwszy pociąg intermodalny wyruszył w piątek 22 lipca 2016 r., z terminalu PCC Gliwice do Sopronu.

Obecnie prowadzimy testy tego długo oczekiwane przez rynek połączenia. Nowy serwis umożliwia realizację dostaw do drzwi klienta w rejonie Sopronu, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu. Połączenie jest zaplanowane 3 razy w tygodniu. W każdy poniedziałek, środę i piątek o godzinie 19.00 pociągi intermodalne wyjeżdżają z Gliwic do Sopronu, po czym w każdy wtorek, czwartek i niedzielę ruszają z Sopronu w stronę Polski – tłumaczy Monika

jesieni tego roku łączymy Śląsk i Centralną Polską z Rotterdamem 9 razy w tygodniu! – dodaje.

Za pomocą sieci regularnych połączeń intermodalnych kontenery docierają codziennie do różnych regionów Polski (w tym do portów Gdańsk, Gdynia), Holandii (Rotterdam), Belgii (Antwerpia), Niemiec (Hamburg, Frankfurt Oder, Duisburg), Rumunii (Curtici, Ploiesti), Słowenii (Koper) i Turcji (Halkali).

Z sukcesem na Wschód

Od kilku lat PCC Intermodal S.A. prowadzi również z sukcesem łańcuchy dostaw na Wschód. W sieci PCC można znaleźć trzy regularne połączenia pomiędzy Europą Zachodnią i Terminalem w Brześciu (PL/BY granica), skąd dalej na serwisach partnerskich prowadzone są dostawy do Mińska, Moskwy, Astany, Taszkentu.

Spółka zarządza obecnie 5 terminalami przeładunkowymi, organizuje ponad 400 połączeń intermodalnych tygodniowo. Firma na rynku operuje od 2005 r. W 2009 zadebiutowała na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. PCC Intermodal S.A. należy do grupy kapitałowej PCC SE z siedzibą w Duisburgu. Grupa zatrudnia blisko 3000 osób, jej marka jest obecna w 17 krajach na świecie. ◀

Kwota wszystkich postępowań z 2016 r. opiewa na sumę 9,2 mld zł. Są to postępowania w większości z przygotowaną dokumentacją, co pozwoli na szybsze wejście w fazę projektowania i budowy „(dla przetargów „zaprojektuj i buduj”) lub od razu do realizacji

PKP PLK – wyścig z czasem

25 lipca, dwa i pół roku po rozpoczęciu perspektywy finansowej 2014-2020, w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) podpisano pierwsze umowy o dofinansowaniu nowych projektów kolejowych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Dla resortu infrastruktury i budownictwa, któremu podlega kolej i dla Polskich Linii Kolejowych (PKP PLK) rozpoczął się w ten sposób trudny okres likwidacji zaniedbań poprzedników i nadgania straconego czasu.

Te nowe projekty to kompleksowa modernizacja 150 km linii kolejowej nr 7 między Otwockiem a Lublinem i prace remontowe na 50-kilometrowym odcinku linii objazdowej nr 30 na odcinku Łuków – Parczew oraz budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki. Wartość całkowita tych projektów to ok. 4,56 mld zł, a dofinansowanie unijne wyniesie 3,88 mld zł. – *Pierwszy z projektów ma przybliżyć Polskę Wschodnią do centrum kraju, drugi natomiast (prace budowlane są na nim już prowadzone) służyć ma całej aglomeracji krakowskiej* – podkreślał Piotr Stomma, wiceminister infrastruktury i budownictwa.

Umowy stare i fazowane

Istotne jest, że są to projekty całkiem nowe. Wcześniej bowiem PLK realizowała projekty przeniesione z poprzedniej perspektywy finansowej 2007-2013, na kwotę 1,8 mld zł. Miała też podpisane umowy na

Czempinia), modernizacja linii Poznań – Szczecin, remont kolejnego fragmentu linii Białystok – Warszawa (odcinek Warszawa Rembertów – Sadowne), remont linii 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki, prace na linii obwodowej w Warszawie, likwidacja przejazdów

30 maja w CUPT podpisano umowy na dofinansowanie dziewięciu projektów o wartości 11,7 mld zł, z czego dotacja z CEF wyniesie 8,2 mld zł. Ponad 3/4 tej kwoty otrzymają Polskie Linie Kolejowe.

osiem zadań inwestycyjnych fazowanych, czyli też przesuniętych z poprzedniej perspektywy, ale finansowanych już ze środków bieżących. Oba projekty powinny zostać zrealizowane do roku 2020. Jest to również termin zakończenia inwestycji realizowanych w ramach unijnego programu „Łącząc Europę” (CEF – Connecting Europe Facility). Natomiast prawie dwa miesiące wcześniej, 30 maja w CUPT podpisano umowy na dofinansowanie dziewięciu projektów o wartości 11,7 mld zł, z czego dotacja z CEF wyniesie 8,2 mld zł. Ponad 3/4 tej kwoty otrzymają Polskie Linie Kolejowe.

Z pieniędzy tych realizowanych będzie siedem inwestycji zgłoszonych w pierwszym naborze CEF. Są to: modernizacja linii E59 Wrocław – Poznań (odcinek od granicy województwa dolnośląskiego do

w poziomie szyn oraz budowa skrzyżowań dwupoziomowych na Centralnej Magistrali Kolejowej. Pozostałe dwa projekty to dofinansowanie budowy odcinka drogi S61 (beneficjent GDDKiA) oraz budowa infrastruktury intermodalnej i poprawa dojazdu drogowego i kolejowego w Porcie Świnoujście.

Wspomniane projekty z CEF obejmują tylko tzw. pułę narodową, która dedykowana jest poszczególnym krajom członkowskim UE. – *W ramach pierwszego naboru tej puli Polska otrzymała akceptację dofinansowania siedmiu projektów. Do drugiego naboru zgłosiliśmy 10 wniosków, które są w trakcie procedowania. Po wyczerpaniu środków z koperty narodowej będziemy w szerszym zakresie aplikować o dofinansowanie z puli ogólnej* – powiedział po podpisaniu pierwszych umów na CEF wicemi-



Prezes PKP PLK Ireneusz Merchel szacuje, że w 2016 r. uda się podpisać umowy z wykonawcami na realizację prac za około 5 mld zł, a w pierwszym półroczu 2017 – na 18 mld zł

Łącznie z przetargami przesuniętymi z zeszłego roku, już ogłoszonymi i czekającymi na ogłoszenie, na rynku kolejowej infrastruktury w 2016 r. ma się pojawić „przetargowy wysyp” na łączną kwotę około 25 mld zł.

nister rozwoju Witold Słowik. Dodajmy, że wymagać to będzie dobrego przygotowania naszych projektów, albowiem środki z tej puli rozdzielane są na zasadzie konkursów.

Worek z przetargami

Rok 2016 ma być – według ambitnych zapowiedzi nowego kierownictwa PKP PLK – rokiem ofensywy inwestycyjnej. Podczas konferencji prasowej, która odbyła się 8 sierpnia, prezes zarządu spółki Ireneusz Merchel zapowiedział ogłoszenie przetargów do końca 2016 r. za sumę 6,7 mld zł. – *Mamy już rozrysowany harmonogram ogłaszania i realizacji projektów inwestycyjnych i mogę stwierdzić, że mieszczą się w nim zadania wyczerpujące przyznane nam w tej perspektywie 67 mld zł – zapewnił – Kwota wszystkich postępowań z 2016 r. opiewa na sumę 9,2 mld zł. Są to postępowania w większości z przygotowaną dokumentacją, co pozwoli na szybsze wejście w fazę projektowania i budowy (dla przetargów „zaprojektuj i buduj”) lub od razu do realizacji. Łącznie z przetargami przesuniętymi z zeszłego roku, już ogłoszonymi i czekającymi na ogłoszenie, na rynku kolejowej infrastruktury w 2016 r. ma się pojawić „przetargowy wysyp” na łączną kwotę około 25 mld zł – informowała PKP PLK. Prezes Merchel szacuje, że w 2016 r. uda się podpisać umowy z wykonawcami na realizację prac za około 5 mld zł, a w pierwszym półroczu 2017 – na 18 mld zł. Jeśli chodzi o „przerobienie” kontraktów, to*

nych kwot po ok. 17 mld zł, które zostaną w podobnej wielkości przesunięte także na lata 2021-22 – stwierdził prezes zarządu PKP PLK. W ubiegłym roku PLK ogłosiła przetargi 24 projektów, za łączną kwotę 17 mld zł. – Większość z nich była „pusta” i, zgodnie z nową ustawą o zamówieniach publicznych, obecnie nie kwalifikowałaby się do ogłoszenia – informował prezes Merchel. – Zaledwie trzy z tych przetargów miały dokumentację pozwalającą na przejście do drugiego etapu procedury przetargowej. Jeszcze w sierpniu miały być ogłoszone 28 przetargi za 1 mld zł, Do końca roku planuje się zgłosić 50, na kwotę 6,7 mld zł. Do końca I półroczu 2017 r. powinny być podpisane umowy za 18 mld zł. – Łącznie do końca 2017 r. wdrożymy do realizacji umowy za około połowę przyznaną nam środków na lata 2014-20 – stwierdził prezes Merchel.

Czy to się uda?

Cele wyznaczone przez obecny zarząd PKP na rok bieżący i najbliższe lata wyglądają na ambitne, zdaniem niektórych ekspertów zbyt ambitne i nie do końca realne. W pierwszej połowie bieżącego roku PLK zrealizowała inwestycje tylko na nieco ponad 1 mld zł. Mirosław Siemieniec, rzecznik spółki, zwraca jednak uwagę, że większość nakładów inwestycyjnych w spółce przypada na IV kwartał i plan na ten rok będzie wykonany. A co z latami następnymi?

Ponad połowa projektów zaplanowanych na perspektywę 2014-2020 (do rozliczenia do 2023 r.) może być zagrożona nieterminowym wykonaniem. Zminimalizowaniu tego ryzyka służyć ma nowelizacja Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023.

zarząd „Peelki” podtrzymuje, deklarowaną wcześniej, wielkość ok. 4,3 mld zł. W przyszłym roku może to być 7 mld zł, w 2018 – 11 mld zł, a w 2019 r. wartość przerobu powinna wynieść 13,5 mld zł.

– *W latach 2019-20 planujemy „wypłaszczenia” zleceń, z pierwotnie zakłada-*

Cytowany przez „Dziennik Gazeta Prawna” audyt przeprowadzony w PLK miał wykazać, że ponad połowa projektów zaplanowanych na perspektywę 2014-2020 (do rozliczenia do 2023 r.) może być zagrożona nieterminowym wykonaniem. Zminimalizowaniu tego ryzyka służyć ma

nowelizacja Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023, który to projekt Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa skierowało do konsultacji społecznych. Potrwają one do 2 września.

Na tempo i zakres wykorzystania przez zarządcę infrastruktury unijnych środków wpływ będzie też miała weryfikacja wieloletniego programu utrzymania infrastruktury kolejowej. Jak informował uczestników VIII Europejskiego Kongre-



W ubiegłym roku PLK ogłosiła przetargi 24 projektów, za łączną kwotę 17 mld zł. Większość z nich była „pusta” i, zgodnie z nową ustawą o zamówieniach publicznych, obecnie nie kwalifikowałaby się do ogłoszenia

su Gospodarczego w Katowicach Piotr Stomma, wiceminister infrastruktury i budownictwa, według wstępnych ocen wieloletni program utrzymaniowy miałby budżet przekraczający 40 mld zł. MliB musi przygotować też nowy plan certyfikacji środków unijnych, przyjęty w połowie 2015 roku, w oparciu o dane z końca 2014 r. – *A ponieważ wykonanie zadań daleko obiegło od planów, musimy zmienić też dokument implementacyjny, co oznacza później renegowację z Komisją Europejską – powiedział Piotr Stomma.*

Kwestia finansowania PKP PLK i uchwalenia wieloletniego programu utrzymania infrastruktury kolejowej (pisaaliśmy o nim szerzej w numerze 6/2016 „TSL Biznes” w tekście „Dylemat „pustych szaf”) pozostaje nadal nie rozstrzygnięta. Minister finansów nie zgadza się na zmniejszony do 38 mld zł budżet tego programu. A tymczasem czas ucieka. W grudniu 2018 r. Komisja Europejska dokona weryfikacji wykonania „parametrów rzeczowo-finansowych” zadeklarowanych we wnioskach o dofinansowanie i wówczas może okazać się, że część dofinansowania dla projektów kolejowych może zostać cofnięta. ◀

Franciszek Nietz



Fot. MAN

Nadspodziewanie dobre wyniki w branży leasingowej

Wyniki w finansowaniu transportu ciężkiego wskazują na dużą odporność polskiej branży transportowej na rosnący protekcjonizm krajów unijnych, wprowadzane przez Rosję utrudnienia w transporcie dla polskich kierowców, czy utrzymujące się embargo na żywność

Z roku na rok rośnie rola branży leasingowej w finansowaniu inwestycji, szczególnie inwestycji firm w ruchomości. Związek Polskiego Leasingu podał, że w I połowie 2016 r. rynek osiągnął 17,7-procentową dynamikę (r/r). 28,1 mld zł wyniosło łączne finansowanie udzielone przez polskich leasingodawców w omawianym okresie. Ekspert ZPL szacują, że polska branża leasingowa sfinansuje w tym roku aż 43,1 % nakładów inwestycyjnych firm w aktywa ruchome.

Branża leasingowa ma coraz większy wpływ na tworzenie PKB w Polsce. Relacja wartości inwestycji współfinansowanych przez sektor leasingowy do łącznego PKB w Polsce na poziomie 3,14% jest na znacznie wyższym poziomie niż w pozostałych krajach europejskich. Łączna wartość inwestycji sfinansowanych przez polskich leasingodawców w I półroczu wyniosła 28,1 mld zł przy 17,7-procentowej (r/r) dynamice rynku – stwierdził Andrzej Krzemiński, przewodniczący Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu. – Firmy leasingowe wyróżnia umiejętność pozyskiwania środków finansowych, wysoka innowacyjność w tworzeniu produktów i procesów obsługi klientów, ogromna wiedza na temat finansowanych aktywów i dóbr inwestycyjnych czy umiejętność ponownego obrotu sprzętem pochodzącym

z zakończonych kontraktów. Naszymi klientami są zarówno przedsiębiorcy dokonujący inwestycji jak i przedsiębiorcy dostarczający dobra inwestycyjne na rynek. Jesteśmy bez wątplenia systemem łączącym te dwa światy: dostawców i kupujących w jeden organizm, który produkuje polski PKB – dodaje Andrzej Krzemiński.

Drugie, po kredycie, źródło finansowania

Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej na dzień 30.06.2016 w kwocie 97,24 mld zł (89,36 mld zł dla ruchomości i 7,88 mld zł dla nieruchomości) jest porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (107,1 mld zł, wg stanu na 30.06.2016). Leasing to wciąż,

obok kredytu, główne zewnętrzne źródło finansowania inwestycji pracujących w gospodarce.

I chociaż firmy leasingowe udzielają finansowania w postaci leasingu i pożyczki inwestycyjnej, jednak to leasing stanowi główny instrument finansowy oferowany przez polskich leasingodawców (w I połowie roku sfinansowano za jego pośrednictwem 88,2% wszystkich aktywów).

W 2016 roku

- Dynamika rynku leasingu w I połowie roku wyniosła 17,7%.
- 28,1 mld zł to łączne finansowanie udzielone przez leasingodawców.
- Branża leasingowa w ciągu roku sfinansuje blisko połowę nakładów inwestycyjnych firm w aktywa ruchome.
- W całym 2016 r. dynamika rynku leasingu wyniesie 21,5% i będzie zgodna z prognozowanym wzrostem inwestycji prywatnych i scenariuszem rozwoju gospodarki.

Łączna wartość inwestycji sfinansowanych przez polskich leasingodawców w I półroczu wyniosła 28,1 mld zł przy 17,7-procentowej (r/r) dynamice rynku.

Związek Polskiego Leasingu

- Organizacja reprezentująca polski sektor przedsiębiorstw leasingowych.
- Zrzesza 29 firm leasingowych oraz Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów.
- ZPL jest członkiem Leaseurope – organizacji zrzeszającej 45 związków z 33 krajów Europy.
- ZPL uczestniczy w pracach grup i zespołów roboczych przygotowujących i opiniujących projekty regulacji prawnych dotyczących branży leasingowej.

Struktura łącznego rynku finansowania pozostaje w miarę zrównoważona – pojazdy lekkie stanowią 41,2%, transport ciężki – 31,7%, maszyny i urządzenia łącznie z IT – 25,3%, z mniejszym niż w Europie Zachodniej udziałem finansowania nieruchomości, wynoszącym 1,2%.

Pojazdy nie tylko osobowe

Pojazdy lekkie, które w I półroczu zanotowały blisko 32-procentowy wzrost (r/r), przy wartości umów na poziomie 11,57 mld zł, są długoterminowym motorem rozwoju rynku leasingu. Segment finansowania OSD opiera się głównie na pojazdach osobowych (81%), jednak w tym roku obserwujemy wzrost znaczenia pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 ton.

Istotnym czynnikiem jest wyraźny wzrost rejestracji nowych aut osobowych i dostawczych (19% wzrost (r/r) za pierwsze 6 miesięcy 2016 r. rejestracje na poziomie 240,5 tys. sztuk). Co istotne, dobre wyniki na rynkach motoryzacyjnych są obserwowane w większości krajów Europy.

– *Wzrost segmentu pojazdów lekkich jest mocno skorelowany z trendami w polskiej gospodarce: popyt krajowy rośnie w oparciu o wydatki konsumentów (co napędza obroty w handlu detalicznym), poprawia się kondycja finansowa przedsiębiorstw, nastroje konsumentów są dobre. Na rynek wpływa też mocny impuls fiskalny dla zakupu aut, szczególnie w segmencie premium (możliwość odliczenia 50% VAT przy zakupie oraz 50% VAT-u od paliwa).*

nowych umów na poziomie 8,89 mld zł, obserwowany w większości segmentów tego rynku. Ciągniki siodłowe odnotowały 42,4-procentowy wzrost, naczepy/przyczepy 35,5-procentową dynamikę, transakcje dotyczące pojazdów ciężarowych pow. 3,5 t. wzrosły o 38,3%, a autobusów o 96,2%, natomiast wartość transakcji odnoszących się do samolotów, statków i taboru kolejowego wzrosła o 51,8%.

Jak pokazują analizy ZPL, tegoroczne wzrosty finansowania w tym segmencie, wynikają głównie z wymiany używanego taboru na nowe pojazdy z normą Euro 6 (co jest szczególnie istotne w transporcie międzynarodowym z uwagi na niższe opłaty drogowe) oraz z procesów zachodzących w gospodarce – strefa euro

Struktura rynku finansowania pozostaje w miarę zrównoważona – pojazdy lekkie stanowią 41,2%, transport ciężki – 31,7%, maszyny i urządzenia łącznie z IT – 25,3%, z mniejszym niż w Europie Zachodniej udziałem finansowania nieruchomości, wynoszącym 1,2%.

Przekłada się to na znacznie szybciej rosnące rejestracje nowych pojazdów na firmy niż na klientów indywidualnych – powiedział Marcin Nieplowicz, dyrektor ds. statystyki i monitorowania rynku ZPL.

W I połowie roku nastąpił także bardzo dynamiczny rozwój finansowania transportu ciężkiego: 42,8% (r/r) przy wartości

stopniowo się rozwija (dzięki czemu rośnie nasz eksport) i rośnie popyt krajowy w Polsce. Istotne znaczenie ma również współpraca firm leasingowych z przedsiębiorstwami miejskimi (finansowanie autobusów) oraz utrzymujące się niskie ceny paliw (ceny ropy poniżej 50 USD/b w średnim terminie).



Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej na dzień 30.06.2016 w kwocie 97,24 mld zł (89,36 mld zł dla ruchomości i 7,88 mld zł dla nieruchomości) jest porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (107,1 mld zł)



Pojazdy lekkie, które w I półroczu zanotowały blisko 32-procentowy wzrost (r/r), przy wartości umów na poziomie 11,57 mld zł, są długoterminowym motorem rozwoju rynku leasingu

Wyniki w finansowaniu transportu ciężkiego wskazują na dużą odporność polskiej branży transportowej na rosnący protekcjonizm krajów unijnych (MiLoG w Niemczech, od 01.07.2016 Loi Macron we Francji), wprowadzane przez Rosję utrudnienia w transporcie dla polskich kierowców, czy utrzymujące się embargo na żywność.

Warto dodać, że lipiec był znacznie gorszy od czerwca pod względem rejestracji pojazdów. Łącznie zarejestrowano 2007 pojazdów powyżej 3,5 t, czyli o 660 mniej niż w czerwcu i 4 420 dostawczych do 3,5 t – o 1,2 tys. sztuk mniej niż w czerwcu.

Wpływ funduszy unijnych

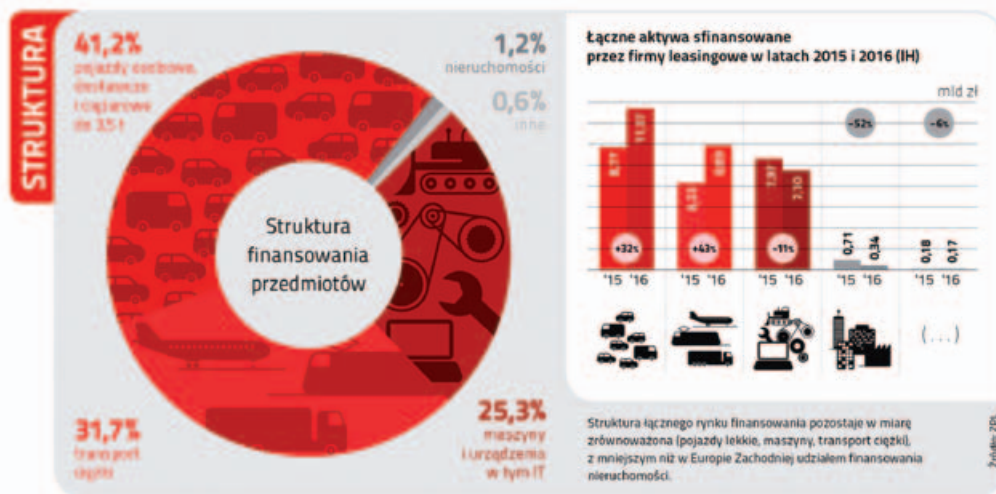
Finansowanie maszyn i urządzeń, w pierwszej połowie roku pozostawało pod dużym

W I połowie roku nastąpił bardzo dynamiczny rozwój finansowania transportu ciężkiego: 42,8% (r/r) przy wartości nowych umów na poziomie 8,89 mld zł, obserwowany w większości segmentów tego rynku.

wplywem końca perspektywy finansowej lat 2007-2013. Transakcje dotyczące maszyn i urządzeń liczone łącznie z IT odnotowały ujemną – 0,9-procentową dynamikę (r/r), przy wartości nowych umów na poziomie 7,10 mld zł. Widać to przede wszystkim w wypadku maszyn rolniczych w segmencie pożyczki, gdzie w I półroczu 2016 finansowanie spadło o 38,9% (r/r), z -46,8-procentową dynamiką dla II kwartału. Spadki miały miejsce również w innych kategoriach silnie powiązanych

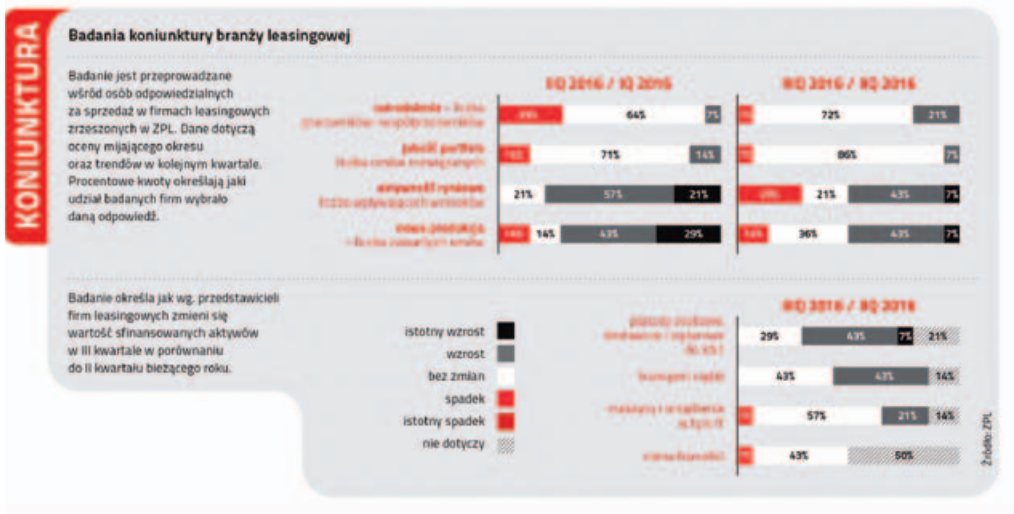
z absorpcją funduszy unijnych. W strefie wzrostów pozostawało natomiast finansowanie maszyn do produkcji tworzyw sztucznych i obróbki metali (1,8-procentowy wzrost, przy 15,3-procentowym udziale w segmencie maszyn i IT), IT (14-procentowa dynamika przy 4,9-procentowym udziale), maszyn dla przemysłu spożywczego (17-procentowa dynamika, przy 4,7-procentowym udziale w segmencie), czy finansowanie sprzętu medycznego (0,4%-procentowa dynamika przy 4,5-procentowym udziale).

W tym roku obserwujemy wzrost znaczenia pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 ton.



Obszar finansowania maszyn i urządzeń za pośrednictwem leasingu w I półroczu 2016 r. zanotował relatywnie niskie wyniki, biorąc pod uwagę tempo wzrostu gospodarczego (PKB w coraz większym stopniu bazujący na popycie wewnętrznym) oraz wysoki poziom wykorzystania zdolności produkcyjnych w polskich firmach. W samym czerwcu dynamika finansowania w tym segmencie przyspieszyła do 16,2% r/r (z -1,1% r/r za I-V 2016), co pozwala oczekiwać wyższej dynamiki dla maszyn finansowanych leasingiem w dalszej części roku.

W I połowie 2016 r. obserwowaliśmy spadek finansowania nieruchomości o -51,5% r/r, zarówno za sprawą transakcji realizowanych za pośrednictwem leasingu jak i pożyczki. Na niski wynik miniego półrocza (wartość umów na poziomie 343 ml zł) wpłynęły wyniki I kwartału, kiedy sfinansowano aktywa o wartości zaledwie 82,5 mln zł. Tegoroczny spadek



Wartość transakcji odnoszących się do samolotów, statków i taboru kolejowego wzrosła o 51,8 %



wartości sfinansowanych aktywów wynika przede wszystkim ze znacznie niższej średniej wartości transakcji (5,47 mln zł w tym roku, wobec 9,85 mln zł w I półroczu 2015), gdyż liczba zawartych umów nie zmieniła się istotnie.

prywatnych i scenariuszem rozwoju gospodarki. Zamortyzują one niższe nakłady publiczne.

– Rozwój rynku w 2016 r. w zrównoważony sposób będzie bazował na segmentie

Na rynek leasingu będzie dalej oddziaływało roczne opóźnienie w wyraźniejszej absorpcji środków unijnych z nowej perspektywy. Prognozy ZPL zakładają wyraźnie niższy, ale stabilny, poziom finansowa-

Badanie koniunktury branży

Realizowane przez ZPL badanie dotyczy oceny koniunktury i pokazuje ocenę osób odpowiedzialnych za sprzedaż w firmach leasingowych zrzeszonych w ZPL. Dane dotyczą oceny mijającego okresu oraz trendów w kolejnym kwartale. Ankietowane firmy w III kwartale br. oczekują wzrostu zatrudnienia oraz stabilizacji jakości portfela leasingowego. Jednocześnie spodziewają się istotnego przyspieszenia aktywności sprzedażowej. Ekspert branży oczekują wyższego poziomu finansowania dla wszystkich głównych grup ruchomości, przy czym zdecydowanie najlepsze perspektywy widzą dla finansowania pojazdów lekkich oraz transportu ciężkiego. Nieco słabsze perspektywy rysują się dla maszyn i IT, a w przypadku finansowania nieruchomości badane firmy oczekują dalszej ujemnej dynamiki.

Jeszcze w tym roku

Dynamika rynku leasingu na poziomie 21,5% na koniec 2016 r., będzie zgodna z prognozowanym wzrostem inwestycji

Transakcje dotyczące maszyn i urządzeń liczone łącznie z IT odnotowały ujemną -10,9-procentową dynamikę (r/r), przy wartości nowych umów na poziomie 7,10 mld zł.

pojazdów lekkich (za sprawą przyspieszenia dynamiki rejestracji nowych pojazdów lekkich do 17,4%, korzystnych przepisów fiskalnych, mocnego popytu krajowego i dobrej koniunktury w handlu). Innym istotnym obszarem działalności firm leasingowych pozostanie segment transakcji odnoszących się do pojazdów ciężkich. Na rynek wpłyną: dalsza wymiana taboru na nowy z normą Euro 6, strefa euro i wzrost eksportu oraz niskie ceny paliw i ograniczony wpływ działań protekcyjnych w Niemczech i Francji na wielkość świadczonych usług transportowych. Innym czynnikiem wzrostu będzie finansowanie maszyn w leasingu (ze względu na wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych w polskich firmach i stabilną polską gospodarkę) – komentuje Marcin Nieplowicz.

nia maszyn rolniczych za pośrednictwem pożyczki w 2016 r., dalszą dywersyfikacją rynku pożyczki, z malejącym udziałem maszyn rolniczych w finansowaniu ruchomości pożyczką, a rosnącym pojazdów. Finansowanie agro stanie się coraz bardziej niezależne od unijnych subwencji. Finansowanie nieruchomości pozostanie marginalne w łącznej produkcji firm leasingowych.

Rola branży leasingowej

Jak pokazują szacunki ZPL branża leasingowa to ponad 6 mld zł zgromadzonego kapitału, 97,2 mld wartości dóbr inwestycyjnych kupionych przez polskich leasingsodawców i udostępnionych klientom w różnej formie. Sektor leasingowy zatrudnia 10 tysięcy mobilnych doradców, którzy niczym w systemie door-to-door dowożą produkty do siedzib klientów. Sektor obsługuje 30% wszystkich aktywnych firm w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem firm mikro i małych, które często tylko poprzez leasing mogą pozyskać pierwszy kapitał na rozwój swoich inwestycji. ◀

Dynamika rynku leasingu na poziomie 21,5% na koniec 2016 r., będzie zgodna z prognozowanym wzrostem inwestycji prywatnych i scenariuszem rozwoju gospodarki. Zamortyzują one niższe nakłady publiczne.

EH

Dlaczego leasing

Większość firm prowadzących własną działalność korzysta z zewnętrznego wsparcia finansowego. Jego wybór wiąże się z dylematem – jakie narzędzie wybrać? I chociaż dostępnych jest wiele rozwiązań, to w świetle wyników badania zrealizowanego na zlecenie EFL, najczęściej wybór pada na leasing, z którego korzysta ponad 50% przedstawicieli sektora MŚP.

Z „Barometru EFL” za II kwartał 2016 r. wynika, że dwa razy więcej średnich firm niż mikro finansuje swoją działalność leasingiem. I chociaż to większe przedsiębiorstwa częściej finansują swoje inwestycje przy wsparciu leasingu, to jednak z narzędzia tego mogą korzystać wszystkie firmy. A wachlarz środków trwałych, które mogą zostać wyleasingowane, jest szeroki – od samochodu, przez sprzęt rolniczy i gastronomiczny, po drony i autobusy.



Fot. New Holland

Leasingowana rzecz, np. samochód lub maszyna rolnicza, należy cały czas do leasingodawcy. To powoduje, że przy podpisywaniu umowy finansujący może sobie pozwolić na nieco mniejsze wymogi formalne wobec swoich klientów

– Istota leasingu polega na tym, że finansujący, czyli firma leasingowa, zobowiązuje się nabyć interesującą przedsiębiorcę rzecz od producenta lub dostawcy i przekazać mu w użytkowanie, w zamian za określony czynsz nazywany ratą leasingową. Oznacza to, że w ciągu trwania umowy firma w pełni dysponuje powierzonym mu przedmiotem, nie jest natomiast jego właścicielem. Ubiegając się o kredyt bankowy zyskujemy korzyść w postaci własności, ale w zamian najczęściej musimy liczyć się z koniecznością przygotowania sporej ilości dokumentów czy zaświadczeń – mówi Bartosz Bakes, dyrektor Departamentu Sieci Sprzedaży w EFL. – Po wyjaśnieniu różnic, najczęściej otrzymuję drugie pytanie: czemu zatem powinienem wybrać leasing? Powodów jest co najmniej kilka – dodaje.

Po pierwsze, „prosty jak drut”

Leasing najczęściej okazuje się łatwiejszym produktem do uzyskania niż inne formy finansowania. Wynika to z faktu, że leasingowana rzecz, np. samochód lub maszyna rolnicza, należy cały czas do leasingodawcy. To powoduje, że przy podpisywaniu umowy finansujący może sobie pozwolić na nieco mniejsze wymogi formalne wobec swoich klientów. Nie są stosowane klauzule przewłaszczenia bądź ustanawianie zastawu sądowego, gdyż kluczowym zabezpieczeniem jest tytuł własności leasingowanego środka trwałego. Wszystkie wnioski są

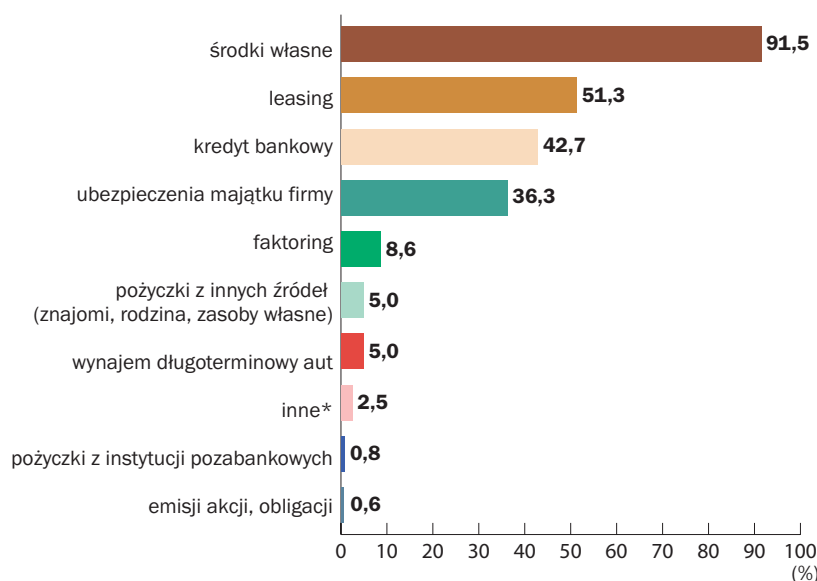
dokładnie oceniane pod kątem ryzyka, ale mniejsza ilość formalności, które należy spełnić, powoduje, że cały proces leasingowy jest krótszy i mniej skomplikowany niż procedura ubiegania się o kredyt bankowy.

Po drugie, mniejsze podatki

Podatki są „zmorą” każdego przedsiębiorcy, ale leasing pozwala na ich zasadnicze obniżenie. W przypadku leasingu operacyjnego korzystający z danego przedmiotu może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów wszystkie comiesięczne raty leasingowe – zarówno część kapitałową

Istota leasingu polega na tym, że finansujący, czyli firma leasingowa, zobowiązuje się nabyć interesującą przedsiębiorcę rzecz od producenta lub dostawcy i przekazać mu w użytkowanie, w zamian za określony czynsz nazywany ratą leasingową.

Produkty wspierające działalność firm MŚP



n=600 (wielokrotna odpowiedź, nie sumuje się do 100)

*kredyty kupieckie, gwarancje bankowe, dotacje unijne, gminne

jak i odsetkową – oraz całą opłatę wstępną. Dzięki temu zmniejsza się wysokość podatku dochodowego do zapłacenia. Jeśli chodzi o leasing finansowy, w którym środek trwały zaliczany jest do majątku leasingobiorcy, podstawę opodatkowania leasingobiorcy obniża część odsetkowa rat.

Po trzecie, gotówka zostaje w portfelu

Leasing umożliwia zainwestowanie w sprzęt lub nowe cztery kółka bez konieczności przeznaczania na niego gotówki. Tę można wykorzystać na inne cele. Również niskie są początkowe nakłady finansowe związane z leasingiem – opłata wstępna może wynieść nawet 1% inwestycji. To w konsekwencji umożliwia przedsiębiorcy na bardziej optymalne wykorzystanie wolnego kapitału. Ponadto, warto podkreślić, że leasingowany środek trwały najczęściej zarabia sam na siebie, jak na przykład samochód stanowiący narzędzie pracy handlowca. Dzięki temu raty opłacane są właśnie z przychodów uzyskiwanych dzięki wykorzystaniu danego przedmiotu.

Po czwarte, bogaty pakiet dodatków

W ramach leasingu firmy mają do wyboru szereg usług dodatkowych, które normalnie musiałyby zapewnić sobie w ramach oddzielnych umów. To m.in. ubezpieczenia. I mowa tutaj nie tylko o polisach komunikacyjnych, ale również majątkowych, *assistance* czy ochronie prawnej. Warto podkreślić, że z uwagi na szeroki zakres współpracy leasingodawców z zakładami ubezpieczeniowymi, ceny mogą być dużo niższe od tych, które wynegocjowałby przedsiębiorca indywidualnie. Do innych usług dodanych, które z roku na rok cieszą się coraz większą popularnością, są karty paliwowe czy w przypadku samochodów, ich rejestracja.

Po piąte, szyty na miarę

Trendem umacniającym się od kilku lat na rynku leasingu jest profilowanie ofert pod względem poszczególnych branż, takich jak rolnictwo, HoReCa czy budowlanka. Jest to następstwo coraz większej świadomości



Leasingowany środek trwały najczęściej zarabia sam na siebie, jak na przykład samochód stanowiący narzędzie pracy handlowca. Dzięki temu raty opłacane są właśnie z przychodów uzyskiwanych dzięki wykorzystaniu danego przedmiotu

Fot. Jarosław Dymek

mości wśród przedstawicieli tych sektorów produktów, jakie oferują firmy leasingowe. Mając to na uwadze, leasingodawcy są w stanie przygotować sprofilowaną pod konkretnego przedsiębiorcę z danej branży ofertę finansowania właściwie wszystkich środków trwałych koniecznych do prowadzenia działalności gospodarczej. Co więcej, ze względu na skalę operacji leasingodawcy mają dobre relacje z dostawcami środków trwałych, a to pozwala np. na uzyskiwanie rabatów, często nieosiągalnych przy jednostkowych transakcjach. ◀
Europejski Fundusz Leasingowy SA



Znaleźliśmy partnera finansowego, który rozumie naszą branżę.

W transporcie i spedycji na płatność czeka się 60 albo i 90 dni po wykonaniu frachtu. Problem w tym, że ciągnik trzeba tankować kilka razy w miesiącu, wypłacić wynagrodzenie kierowcy i uregulować ratę leasingową. Nie da się tego zrobić wystawionymi fakturami! Trzeba mieć gotówkę. W Bibby to rozumiemy. Dlatego wystawiamy naszemu klientowi fakturę na 60 dni, przesyłamy jej kopię do Bibby, a następnego dnia mamy na koncie nawet 90 proc. wartości tej faktury.

ZADZWOŃ 800 224 229

ODWIEDŹ bibbyfinancialservices.pl

**WIERZYM W
TWÓJ BIZNES**

FAKTORING Z REGRESEM • FAKTORING BEZ REGRESU
FAKTORING EKSPORTOWY

BIBBY
FINANCIAL SERVICES 

**DZIĘKI WSPÓŁPRACY
Z BIBBY NASZ BIZNES
NABRAŁ ROZPĘDU**

Branżę transportową czekają liczne wyzwania

W ciągu ostatnich miesięcy polskie przedsiębiorstwa pozostawały w dobrej kondycji mimo niewielkiego spadku optymizmu. Firmy liczą się jednak z możliwością pogorszenia koniunktury w najbliższych miesiącach. Na ich nastroje wpływ mają m.in. wprowadzone zmiany podatkowe i mniejszy popyt na produkty. W niezbyt dobrej kondycji jest branża transportowa.



Tomasz Rodak

Ponad 70% polskich przedsiębiorców ocenia swoją sytuację ekonomiczną jako dobrą, a tylko 5% jako złą lub bardzo złą – potwierdza raport „Faktoring dziś i jutro” przygotowany przez agencję badawczą KB Pretendent. Jak wynika z opublikowanego przez NBP 18 lipca raportu, w II kwartale 2016 r. obniżyła się bariera popytowa oraz wzrósł stopień wykorzystania mocy produkcyjnych. Firmy liczą się jednak również z tym, że w najbliższych miesiącach nastąpi spowolnienie gospodarcze. A świadczą o tym między innymi spadki prognoz popytu ogółem, zamówień oraz produkcji. Pogorszenie ma nastąpić nie tylko w przypadku firm świadczących usługi dla konsumentów czy biznesu, ale także tych oferujących usługi nierynkowe.

Trudne warunki dla transportowców

– Na pewno jedną z przyczyn niepewności wśród polskich transportowców są zmiany zachodzące w otoczeniu prawnym i gospodarczym. Przez kilka ostatnich miesięcy firmy transportowe musiały borykać się z konsekwencjami kryzysu na linii Rosja-Polska. Teraz głównym powodem do niepokoju jest Brexit oraz wahania kursów walut – mówi Tomasz Rodak, dyrektor sprzedaży w regionie centralnym w Bibby Financial Services.

Niebagatelny wpływ na nastroje przedsiębiorców mają też wprowadzone zmiany podatkowe – w tym podatek bankowy, a także wzrost ceny ropy naftowej. Branża narażona jest na wysokie koszty prowadzenia działalności. Transportowcy muszą ponosić szereg opłat związanych między

sięgające nawet 90 dni, terminy płatności. Utrudniają one prawidłowe funkcjonowanie zwłaszcza firmom z sektora MSP, nieposiadającym zazwyczaj na tyle dużego kapitału, by radzić sobie z przejściowymi kłopotami finansowymi – dodaje Tomasz Rodak.

Faktoring szansą na rozwój

W takich sytuacjach warto poszukać sposobu na zewnętrzne finansowanie. Jednym z nich jest faktoring. Pomaga on szybko uzyskać gotówkę zamrożoną w fakturach zaraz po wykonaniu frachtu i spłacić za jej pomocą własne zobowiązania, np. wobec ZUS czy US, a także wykorzystać ją na inne cele – płatności za paliwo, raty leasingowe.

– Faktor może również wesprzeć przedsiębiorcę w prowadzeniu białego wywiadu,

Faktoring pomaga szybko uzyskać gotówkę zamrożoną w fakturach zaraz po wykonaniu frachtu i spłacić za jej pomocą własne zobowiązania, np. wobec ZUS czy US, a także wykorzystać ją na inne cele.



innymi z przejazdami trasami międzynarodowymi, z podatkami gminnymi, obciążeniami ekologicznymi, czy licencjami transportowymi.

Wysokie marże, zła dyscyplina płatnicza

Nie tylko wyższe ceny paliw, ale również i duża konkurencja na rynku odbijają się na marżach przewoźników. Jak wynika z raportu KRD, firmy transportowe coraz gorzej spłacają swoje należności. Wzrasta poziom zadłużenia i liczba dłużników. – W trudnej sytuacji finansowej trudno firmom utrzymać przewagę konkurencyjną i rozwijać działalność. Powszechne są zatory płatnicze, na które duży wpływ mają długie,

czyli monitorowaniu kontrahentów, a także w ubezpieczeniu przed ryzykiem niewypłacalności kontrahenta (w przypadku faktoringu bez regresu). Dla firm prowadzących działalność na obcych rynkach ważne jest również minimalizowanie ryzyka kursowego. Dla tych ostatnich dużą zaletą faktoringu jest fakt, że środki wypłacane są w tej samej walucie, w której wystawiona została faktura i to najczęściej w dzień po jej wystawieniu, co niweluje ryzyko wahań walutowych – tłumaczy Tomasz Rodak.

Faktoring dla transportu to nie tylko wsparcie w kłopotach finansowych, ale również szansa na rozwój – powiększenie floty transportowej, czy nawiązanie nowych relacji biznesowych. ◀

JD

BIZNES.

IV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

trans-poland.pl



W celu uwolnienia się od odpowiedzialności, koniecznym jest wykazanie przesłanek z art. 92c u.t.d., zgodnie z którym nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1 u.t.d., na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem...



Odpowiedzialność przedsiębiorcy za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego

Każdemu przedsiębiorcy dobrze znany jest obszerny katalog naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego. Począwszy od naruszenia ogólnych zasad, przez naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerwach i odpoczynku, po naruszenie przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących lub cyfrowych urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i postoju. Niejednokrotnie zdarza się jednak, że na powstanie naruszeń przedsiębiorca nie miał wpływu. Czy rzeczywiście?

Na podstawie art. 92a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dalej: u.t.d.), podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 do 10 000 zł za każde naruszenie, przy czym suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej nie może przekroczyć kwoty 10 000 zł, a suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy nie może przekroczyć od 15 000 do 40 000 zł, w zależności od liczby zatrudnionych kierowców.

Powołanie się na art. 92b oraz 92c u.t.d.

Najczęstsze naruszenia przepisów to te, dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku. Sankcjonowane są bowiem każde naruszenia dziennego maksymalnego czasu

prowadzenia pojazdu, przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, skrócenie dziennego oraz tygodniowego odpoczynku i inne.

Jeżeli w konkretnym przypadku nie zachodzą przesłanki do zastosowania odstępnego od stosownych norm, przewidzianych w art. 9 i 12 Rozporządzenia (WE)

Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 do 10 000 zł za każde naruszenie.



Marek Kliś

nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu

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.

stosowanych w transporcie drogowym (aktualnie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.

przepisów rozporządzenia, o którym mowa w pkt 1 lit. a, lub do działań zagrożających bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Najczęstsze naruszenia przepisów to te, dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku.

drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98 jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, przedsiębiorca może spróbować powołać się na art. 92b oraz 92c u.t.d.

Zgodnie z przepisem art. 92b u.t.d., nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach odpoczynku, jeżeli podmiot wykonujący przewóz zapewnił:

1. właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców przepisów:
 - a) rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85,
 - b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących

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),

- c) Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe

Koniecznym wykazanie przesłanek

W celu uwolnienia się od odpowiedzialności, koniecznym jest wykazanie przesłanek z art. 92c u.t.d., zgodnie z którym nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1 u.t.d., na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

1. okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć, lub
2. za stwierdzone naruszenie na podmiot wykonujący przewozy została nałożona kara przez inny uprawniony organ, lub

Przedsiębiorca chcąc uwolnić się od odpowiedzialności powinien wykazać, że przedsięwziął wszystkie niezbędne środki zapobiegające powstaniu naruszenia prawa i jego przyczyny.

(AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087);

2. prawidłowe zasady wynagradzania, niezawierające składników wynagrodzenia lub premii zachęcających do naruszania

3. od dnia ujawnienia naruszenia upłynął okres ponad 2 lat.

Skorzystanie jednak z dobrodziejstwa art. 92b oraz 92c u.t.d. nie jest takie łatwe, bowiem odpowiedzialność przedsiębiorcy na zasadzie art. 92a u.t.d. ma charakter



Konsekwencje działań kierowcy, nawet samowolnych, związanych z prowadzeniem pojazdu, jak na przykład przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu, jazda bez karty kierowcy, czy nieprawidłowe rejestrowanie czynności na tachografie – obciążać będą przedsiębiorcę

odpowiedzialności administracyjnej, a co za tym idzie, nie jest oparta na zasadzie winy, a do jej zaistnienia wystarczające jest, co do zasady, stwierdzenie naruszenia przepisów o transporcie drogowym przez wykonującego w imieniu przedsiębiorcy transport kierowcę, nawet jeżeli doszło do naruszeń w sposób niezawiniony przez przedsiębiorcę (zob. wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 26 czerwca 2014 r., sygn. akt II SA/Go 362/14).

Podmiot wykonujący przewóz winien zapewnić właściwą organizację i dyscyplinę pracy kierowców oraz prawidłowe zasady wynagradzania, a naruszenie wskaza-

nych przepisów przez kierowcę musi być wynikiem takich zdarzeń i okoliczności, na powstanie których przedsiębiorca nie miał wpływu lub których nie mógł przewidzieć – dopiero wówczas spełnione są ustawowe przesłanki zwalniające przedsiębiorcę od odpowiedzialności za naruszenie przepisów ustawy o transporcie drogowym, która zbliżona jest do odpowiedzialności ukształtowanej na zasadzie ryzyka (zob. wyrok WSA w Olsztynie z dnia 13 sierpnia 2014 r., sygn. akt II SA/Ol 624/14). Przedsiębiorca chcąc uwolnić się od odpowiedzialności powinien wykazać, że przedsięwziął wszystkie niezbędne środki zapobiegające powstaniu naruszenia prawa i jego przyczyny (zob. wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 12 lutego 2015 r., sygn. akt II SA/Go 905/14).

Zdarzenia i okoliczności, których przewoźnik nie mógł przewidzieć, to nadzwyczajne stany, niewynikające z nieprawidłowej organizacji przedsiębiorstwa. Do katalogu tych zdarzeń i okoliczności z pewnością nie zaliczymy naruszeń wynikłych z działań kierowcy. Konsekwencje działań kierowcy, nawet samowolnych,

Zdarzenia i okoliczności, których przewoźnik nie mógł przewidzieć, to nadzwyczajne stany, niewynikające z nieprawidłowej organizacji przedsiębiorstwa.



Podmiot wykonujący przewóz winien zapewnić właściwą organizację i dyscyplinę pracy kierowców oraz prawidłowe zasady wynagradzania, a naruszenie wskazanych przepisów przez kierowcę musi być wynikiem takich zdarzeń i okoliczności, na powstanie których przedsiębiorca nie miał wpływu lub których nie mógł przewidzieć

związanych z prowadzeniem pojazdu, jak na przykład przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu, jazda bez karty kierowcy, czy nieprawidłowe rejestrowanie czynności na tachografie – obciążać będą przedsiębiorcę. Przedsiębiorca obowiązany jest bowiem do takiego zorganizowania działalności przedsiębiorstwa, aby nie dochodziło do naruszeń prawa (zob. wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 22 stycznia 2013 r., sygn. akt III SA/Wr 498/12). Co więcej, pracodawca jako profesjonalista w obrocie i osiągający korzyści z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej, ponosi ryzyko odpowiedniego doboru pracowników, którzy nie dopuszczają się naruszeń obowiązujących przepisów prawa.

Odpowiedzialność pracodawcy a kierowcy

Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, regulacje dotyczące transportu drogowego zmierzają do wymuszenia takiej organizacji pracy przedsiębiorstwa wykonującego transport drogowy, ażeby działalność ta odbywała się w sposób bezpieczny, bez zagrożenia życia, zdrowia i mienia innych osób, a sprawą przedsiębiorcy (przewoźnika) jest zawarcie takich umów i obmyślenie takich organizacyjnych rozwiązań, które będą dyscyplinować osoby wykonujące na jego rzecz usługi kierowania pojazdem, czy to na zasadzie stosunku pracy, czy nawet na zasadzie samozatrudnienia (zob. wyrok TK z dnia 31 marca 2008 r., sygn. akt 75/06).

Niejednokrotnie zdarza się, że podjęta próba wykazywania braku wpływu na powstanie naruszenia oraz zapewnienia prawidłowej organizacji i dyscypliny pracy, prawidłowych zasad wynagradzania,



Zdarza się, że podjęta próba wykazywania braku wpływu na powstanie naruszenia oraz zapewnienia prawidłowej organizacji i dyscypliny pracy, prawidłowych zasad wynagradzania, cyklicznych szkoleń z zakresu przepisów regulujących transport drogowy, odpowiedniego doboru pracowników, może okazać się niewystarczająca

cyklicznych szkoleń z zakresu przepisów regulujących transport drogowy, odpowiedniego doboru pracowników, może okazać się niewystarczająca. Pracodawca zmuszony zatem będzie ponieść konsekwencje nienależytego wykonywania obowiązków pracowniczych przez kierowcę i zapłacić nałożoną karę grzywny. W takim przypadku pracodawcy przysługuje roszczenie regresowe wobec pracownika (por. wyrok WSA w Krakowie z dnia 23 października 2013 r., sygn. akt III SA/Kr 197/13). Niemniej jednak dochodzenie roszczeń regresowych od pracownika, którego działanie doprowadziło do powstania szkody, nie zawsze może okazać się łatwe i skuteczne. Przede wszystkim wysokość dochodzonego odszkodowania

określona jest art. 119 Kodeksu pracy, tj. pracownik ponosi odpowiedzialność do wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego pracownikowi w dniu szkody (pracownik ponosi jednak nieograniczoną odpowiedzialność w przypadku, gdy szkodę wyrządził umyślnie).

Należy także mieć na uwadze treść art. 91 k.p., zgodnie z którym m.in. należności niestwierdzone tytułem wykonawczym mogą być potrącone z wynagrodzenia pracownika tylko za jego zgodą wyrażoną na piśmie, co również może znacznie utrudnić naprawienie poniesionej szkody. ◀

Radca prawny Marek Kliś
Dział Prawny Kancelarii
Transportowej KOBEN

Zarejestruj się na stronie
www.tsl-biznes.pl/gratis
i czytaj **ZA DARMO** pełne e-wydania
miesięcznika TSL biznes!

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes

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

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis



Najczęstsze problemy polskich firm transportowych w Niemczech

Polskie firmy transportu drogowego podbiły niemiecki rynek. Wraz z rozwojem i ekspansją na tym rynku pojawiają się problemy ze stosowaniem przepisów obcego prawa.

Windykacja należności

Jeśli nie uda się wyjaśnić sprawy przed sądowno, w celu egzekucji wierzytelności konieczne jest uzyskanie tytułu egzekucyjnego. Podobnie jak w Polsce, można go uzyskać w postępowaniu uproszczonym/nakazowym lub w pełnym postępowaniu sądowym. Postępowania o zapłatę trwają w Niemczech około 2-5 miesięcy, o ile nie pojawią się nieoczekiwane trudności.

Koszty procesowe, włącznie z ustawowym wynagrodzeniem adwokackim w przypadku powodzenia w całości pokrywa dłużnik.

Dochodzenie odszkodowań

Regulacje szkód powstałe w procesie transportu towarów następują najczęściej z udziałem firm ubezpieczeniowych. W zależności od rodzaju wypadku, powstałych szkód i zakresu ubezpieczenia uczestników kolizji możliwe są różne konstelacje.

W praktyce regulacji szkód wypadkowych istotne są rzetelnie przeprowadzone opinie niezależnych niemieckich rzeczoznawców. Niemieccy rzeczoznawcy naliczają wyższe od polskich stawki godzinowe

we za przeprowadzenie remontu pojazdu, ale ich opinie są rzadziej kwestionowane przez firmy ubezpieczeniowe. Polityka firm ubezpieczeniowych nierzadko zmusza do dochodzenia należnych odszkodowań nawet w postępowaniu sądowym, dlatego już na początku prowadzenia sprawy odszkodowawczej należy przygotowywać się na scenariusz z finałem w sądzie.

Niemieckie spółki – oddziały polskich firm transportowych i spedycyjnych

Polskie firmy z branży TSL decydują się na otwarcie spółki w Niemczech z wielu powodów. Najczęstsze z nich to:

- brak ograniczeń kabotażowych w Niemczech,



Piotr Kozłowski

KOZŁOWSKI

Rechtsanwälte und Steuerberater
Anwaltskanzlei und Steuerberatungsgesellschaft

Założyciel kancelarii adwokackiej i doradztwa podatkowego KOZŁOWSKI specjalizującej się w obsłudze polskich przedsiębiorców działających na rynku niemieckim.

Posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze polsko-niemieckiego obrotu prawnego. Jego doświadczenie obejmuje w szczególności problematykę międzynarodowego prawa prywatnego, prawa transportowego oraz prawa podatkowego.

Ukończył studia prawa polskiego na Uniwersytecie Szczecińskim. Prawo niemieckie studiował na Uniwersytecie Humboldtów w Berlinie. Ukończył również interdyscyplinarne podyplomowe studia międzynarodowego prawa gospodarczego w Rostocku (LL.M. in international business law). Aplikację adwokacką odbył przy Sądzie Krajowym Berlina.

Posługuje się biegle i doradza Klientom w językach: polskim, niemieckim i angielskim.

- dostęp do niemieckich licencji transportowych poza Unię Europejską,
- zwiększenie wiarygodności w relacjach z niektórymi kontrahentami,
- opodatkowanie VAT usługi spedycyjnej.

Kontrole drogowe Zollamt i BAG

Istotne znaczenie mają przepisy o zabezpieczeniu kary nakładanej na przedsiębiorstwo zagraniczne. Jeśli niemiecki urzędnik nakłada mandat na firmę zagraniczną (polską) ma możliwość zabezpieczenia tego roszczenia poprzez zajęcie gotówki. Do czasu wpłaty zabezpieczenia na poczet kary może dojść do zajęcia środka transportu, co skutkuje wysokimi kosztami i opóźnieniem dostawy.

Doświadczenie pokazuje, że najważniejsze jest szybkie doprowadzenie do kontynuacji transportu, a przedłużające się postoje zwykle są najkosztowniejsze.

Spory według konwencji CMR

Międzynarodowy przewóz towarów drogami jest w Europie i dużej części Azji uregulowany Konwencją o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Charakterystycznym rozwiązaniem konwencji jest wielkie znaczenie listu przewozowego CMR. Dokument ten ma właściwie wartość banknotu pieniężnego o nominalnie równym wartości przewożonego towaru.

Wiele problemów prawnych powstaje w wyniku niedbałego, nieczytelnego, bądź niejednoznacznego wpisu do listu przewozowego.

Prawo właściwe w transporcie drogowym

Jeżeli strony nie umówią się co do wyboru prawa właściwego, ustala się je na podstawie Rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych WE nr 593/2008 (tzw. Rzym I). Stanowi ono, że zastosowanie znajduje prawo obowiązujące w kraju siedziby przewoźnika, ale pod warunkiem, że w tym samym kraju było również miejsce załadunku, rozładunku albo siedziba nadawcy. Przykładowo więc, jeżeli polski przewoźnik wiezie towar z Polski do Niemiec na zlecenie niemieckiego klienta, wówczas zastosowanie może mieć prawo polskie. Reguła ta jednak nie będzie działać, jeżeli polski przewoźnik załaduje towar z Węgier, a nie z Polski. W takim wypadku obowiązuje prawo kraju dostawy, czyli niemieckie. Od ustalenia stosowanego prawa odróżnić należy właściwy

Wiele problemów prawnych powstaje w wyniku niedbałego, nieczytelnego, bądź niejednoznacznego wpisu do listu przewozowego.

sąd. W sporach transportu międzynarodowego może bowiem dojść do sytuacji w której polski sąd stosuje niemieckie prawo albo niemiecki sąd stosuje polskie prawo.

W przypadku umowy spedycji sprawa wygląda podobnie, jednak odrębnie

należy oceniać stosunek między przewoźnikiem i spedytorem, osobno natomiast między zleceniodawcą przewozu a spedytorem. ◀

mgr Piotr Kozłowski, LL.M.
Rechtsanwalt/adwokat niemiecki
mail@ra-kozlowski.com

KOZŁOWSKI

Rechts- und Steuerberatung
Doradztwo prawne i podatkowe

Niemiecka kancelaria adwokacka i doradztwa podatkowego oferuje usługi dla firm z branży TSL:

Niemieckie prawo

- Windykacja wierzytelności w Niemczech, postępowania sądowe
- Kolizje i odszkodowania w Niemczech – regulacja szkód
- Spory sądowe: szkody na towarze, palety, opóźnienia dostawy
- Niemieckie licencje transportowe i ograniczenia kabotażowe
- Kontrole drogowe i mandaty w Niemczech
- Wykroczenia drogowe i przestępstwa popełnione przez kierowców

Niemieckie podatki

- Księgowość niemieckich firm transportowych i spedycyjnych
- Doradztwo w międzynarodowym opodatkowaniu VAT
- Polsko-niemieckie grupy kapitałowe i spedycyjno-transportowe
- Międzynarodowe finansowanie przedsiębiorstw

Zapraszamy do naszych biur w Berlinie, Szczecinie i Warszawie

www.ra-kozlowski.com
mail@ra-kozlowski.com

Rynek w szczytowej formie

Deweloperzy i firmy doradcze działające na rynku nieruchomości magazynowo-przemysłowych twierdzą, że pierwsze sześć miesięcy 2016 r. to najlepsze półrocze w historii tego rynku w Polsce. AXI IMMO podaje, że rynek jest w szczytowej formie, na koniec roku możliwe jest pobicie kolejnych rekordów.

Z najnowszych raportu Poland Industrial Market View „Rynek Przemysłowy i Logistyczny w Polsce po dwóch kwartałach 2016 r.” przygotowanego przez firmę CBRE wynika, że wysoka aktywność zarówno po stronie deweloperów jak i najemców pozwala przewidywać, iż rok 2016 będzie kolejnym rekordowym okresem, a dobra koniunktura na rynku powinna utrzymać się przez dwa lata.

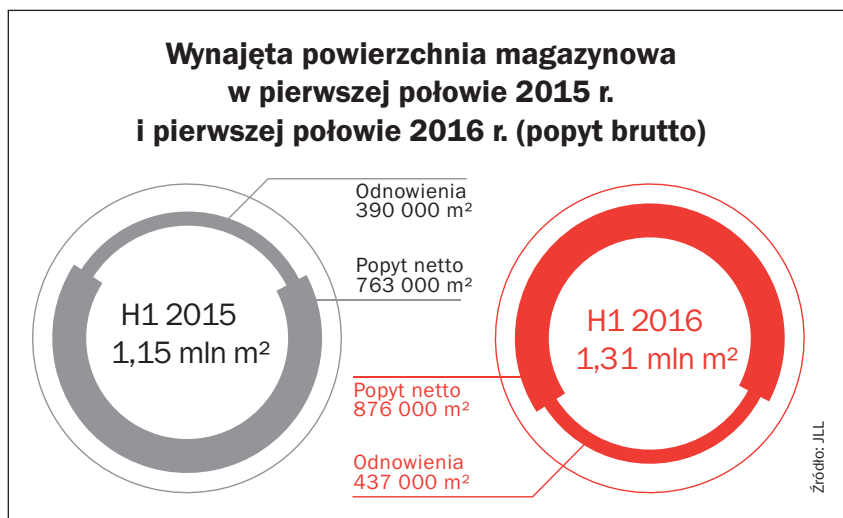
Zdaniem Tomasza Olszewskiego, dyrektora Działu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych w Europie Środkowo-Wschodniej, JLL – *Bardzo dobra passa na rynku nieruchomości magazynowo-przemysłowych w Polsce trwa. W I półroczu 2016 firmy podpisały umowy najmu na 1 mln 312 tys. m², co jest najlepszym wynikiem w historii. Deweloperzy oceniają pozytywnie perspektywy dalszego rozwoju tego sektora – na koniec I półrocza w budowie było 742 tys. m², z czego 51% na zasadach spekulacyjnych, czyli bez wiążących umów najmu. Bardzo wysoki popyt przyczynił się*

również do najniższego w historii rynku nowoczesnych nieruchomości magazynowo-przemysłowych poziomu pustostanów – wolnych jest jedynie 6,1% krajowych zasobów. Inne firmy podają, że tych zasobów

jest jeszcze mniej – 5,7% według CBRE, a 5,5% według AXI IMMO, choć więcej o 0,5% niż przed rokiem.

Większy popyt niż przed rokiem

W ciągu pół roku deweloperzy dostarczyli około 660 tys. m² nowej powierzchni magazynowej (jedynie JLL podaje, że nie przekroczyła ona 615 tys. m²), a w zależności od raportującej firmy mowa jest o 39-50% wzroście w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Popyt na tę powierzchnię jest – jak podaje CBRE – o 7 p.p. wyższy niż przed rokiem. – *Polski rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych rozwija się bardzo intensywnie. Popyt w pierwszej połowie 2016 r. był o 7 p.p. wyższy niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, 70% najemców podpisało nowe umowy najmu bądź powiększyło zajmowaną powierzchnię. Deweloperzy aktywnie reagują na potrzeby rynku. Aktualnie buduje się ok. 750 tys. m², z czego ponad połowa powstaje spekulacyjnie, bez wcześniejszego zabezpieczenia umowami najmu. Analizując ruchy najemców oraz biorąc pod uwagę plany deweloperów, spodziewamy się, że obecny rok zakończy się rekordowym poziomem popytu – twierdzi Patrick Kurowski, dyrektor, Działu Powierzchni Magazynowych i Przemysłowych, CBRE.*



Raporty zgodnie podają, że popyt netto w pierwszej połowie 2016 r. osiągnął poziom 876 tys. m².



W ciągu pół roku deweloperzy dostarczyli około 660 tys. m² nowej powierzchni magazynowej. W zależności od raportującej firmy mowa jest o 39-50% wzroście w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego

W I półroczu 2016 firmy podpisały umowy najmu na 1 mln 312 tys. m², co jest najlepszym wynikiem w historii. Na koniec I półrocza w budowie było 742 tys. m², z czego 51% na zasadach spekulacyjnych, czyli bez wiążących umów najmu.



AXI IMMO ocenia, że zapotrzebowanie na nową powierzchnię było o 125 tys. m² większe niż rok wcześniej. W sumie popyt brutto w pierwszym półroczu wyniósł ponad 1,3 mln m²

AXI IMMO ocenia, że zapotrzebowanie na nową powierzchnię było o 125 tys. m² większe niż rok wcześniej. W sumie popyt brutto w pierwszym półroczu wyniósł ponad 1,3 mln m². CBRE podaje nawet, że osiągnął on poziom 1,41 mln m², dzięki czemu odnotowano wzrost popytu o 7% w porównaniu do pierwszej, bardzo dobrej połowy 2015 r. Raporty zgodnie podają, że popyt netto w pierwszej połowie 2016 r. osiągnął poziom 876 tys. m².

W pierwszej połowie 2016 r. (dane CBRE) umowy krótkoterminowe stanowiły 8% odnotowanego popytu; nowe umowy i ekspansje dotychczasowych klientów wyniosły 69%, podczas gdy przedłużenia umów najmu sięgnęły 31%. Okolice Warszawy, Górny Śląsk, Wrocław i Poznań były regionami najchętniej wybieranymi przez najemców, co potwierdza zarówno AXI IMMO jak i JLL. Podają, że w regionie Warszawy wynajęto 350 tys. m², Poznań – około 220 tys. m², Górnego Śląska – 199 tys. m² (AXI IMMO), a Wrocławia – 181 m² (JLL). Najwyższa dynamika wzrostu miała jednak miejsce w Bydgoszczy, gdzie w porównaniu z I połową 2015 r. popyt był wyższy o 104%, głównie za sprawą dużych kontraktów na realizację inwestycji typu BTS. Najwięcej nowych umów najmu zostało podpisanych w regionie Warszawy i Poznania. W strukturze popytu niezmiennie najwyższy udział mają operatorzy logistyczni oraz sieci handlowe,

głównie za sprawą dużych umów najmu i BTS. Nowe umowy związane są z relokacjami oraz ekspansjami.

– Operatorzy logistyczni i sieci handlowe to najbardziej aktywni najemcy na rynku magazynowym w Polsce. W I półroczu 2016 te dwa sektory wynajęły 728 tys. m², z czego 525 tys. m² stanowiły nowe umowy i ekspansje. Udział firm z tych branż w popycie netto wyniósł odpowiednio 37% i 22%. W ogólnych zestawieniach od 2005 r., te dwa sektory stanowią 54% całkowitego popytu netto – wylicza Przemysław Ciupek, Starszy Analityk Rynku, JLL.

Tradycyjne i nie tylko

Przez ponad 80% najemców wybierane były tradycyjne rynki magazynowe i na tych dojrzałych regionach Polski skupiona jest aktywność deweloperów. Natomiast popyt w mniejszych regionach był niższy niż przed rokiem, mimo tego, że kilka znaczących firm podpisało tam umowy najmu. – Pięć głównych regionów magazynowych to nie tylko kluczowe lokalizacje logistyczne, ale również duże rynki wewnętrzne, których efektywna obsługa wymaga obecności w regionie. Z drugiej strony dostępność do pracowników w połączeniu z mniej konkurencyjną lokalizacją pozytywnie oddziałuje na rozwój nowych regionów. Bydgoszcz jest tego najlepszym przykładem – twierdzi Renata Osiecka, partner zarządzająca AXI IMMO.

Operatorzy logistyczni i sieci handlowe to najbardziej aktywni najemcy na rynku magazynowym w Polsce. W I półroczu 2016 te dwa sektory wynajęły 728 tys. m², z czego 525 tys. m² stanowiły nowe umowy i ekspansje.

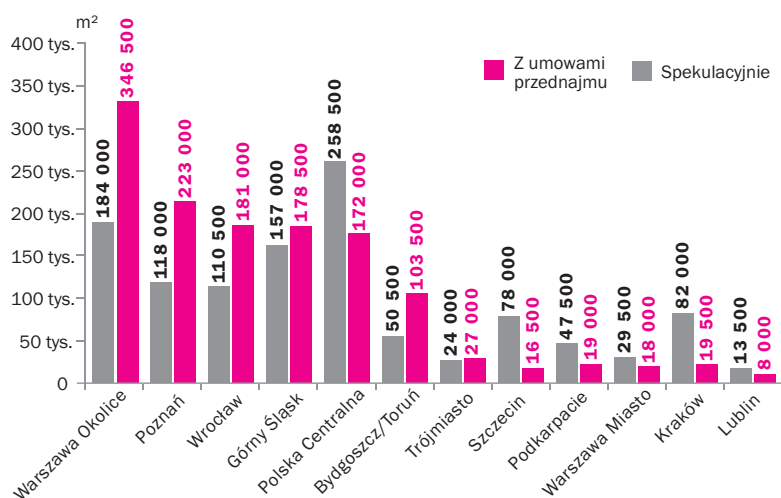


Czynsze umowne pozostają na stałym, niskim poziomie, nie ukazując istotnych zmian w odniesieniu do poprzednich kwartałów. Czysze bazowe utrzymują się na stałym poziomie, w większości lokalizacji w przedziale 2,40-3,90 euro/m²/m-c.



Okolice Warszawy, Górny Śląsk, Wrocław i Poznań były regionami najchętniej wybieranymi przez najemców

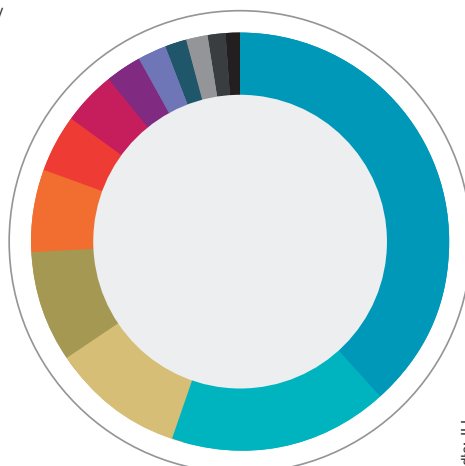
Wynajęta powierzchnia magazynowa w pierwszej połowie 2016 r. według lokalizacji



Źródło: JLL

Wynajęta powierzchnia magazynowa w pierwszej połowie 2016 r. według branży najemcy

- 38,3% Operator Logistyczny
- 17,1% Sieć sklepów
- 10,3% Inne
- 8,5% Lekka produkcja
- 6,2% Art. Elektroniczne
- 4,5% Papier i książki
- 4,3% Art. Spożywcze
- 2,8% Art. Motoryzacyjne
- 2,1% FMCG
- 1,8% Farmaceutyki
- 1,6% Archiwa
- 1,2% Art. Chemiczne
- 1,1% Art. Budowlane



Źródło: JLL

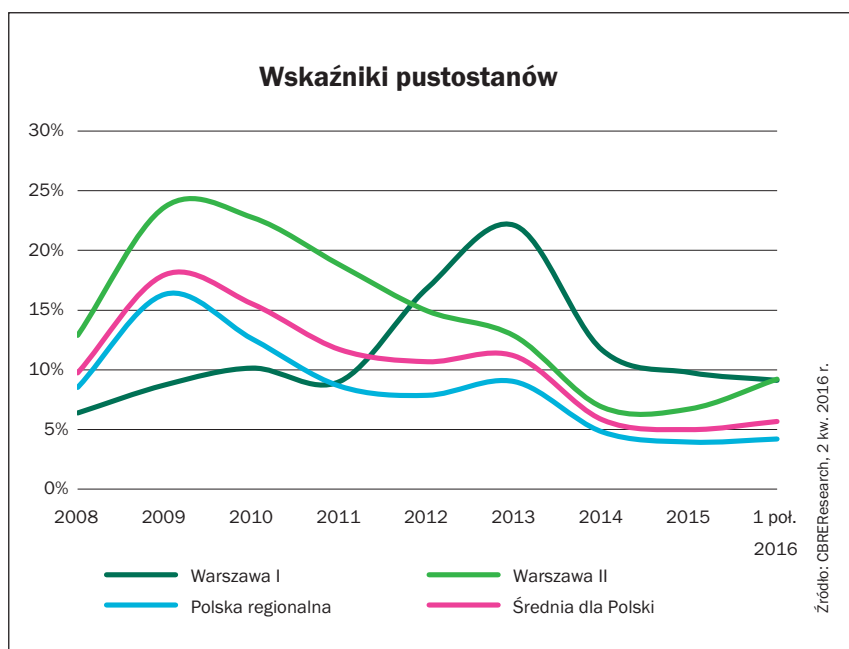
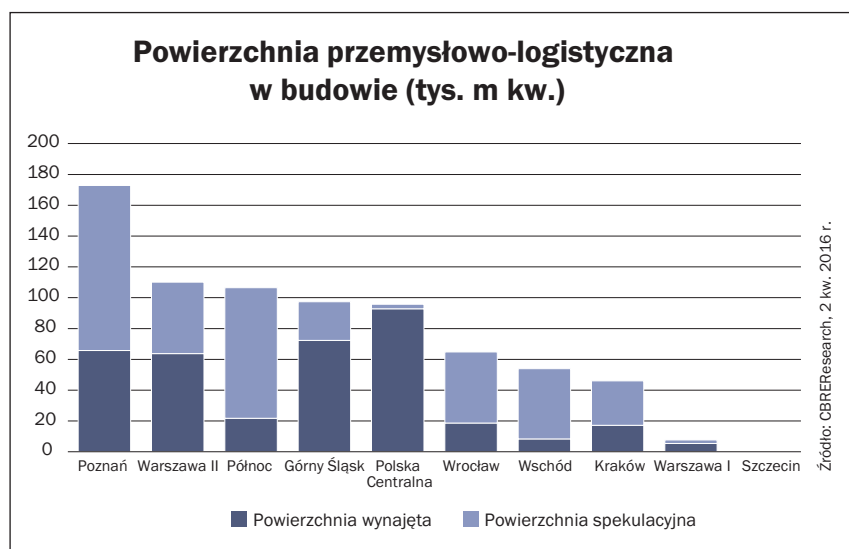
CBRE podaje, że w ciągu pierwszej połowy 2016 r. obszar okolic Warszawy powiększył się o 140 tys. m², taką samą ilość powierzchni dostarczono w Polsce Centralnej, a w Poznaniu przybyło 120 tys. m². Rynki te, wraz z Górnym Śląskiem oraz Wrocławiem, należą do pięciu najbardziej rozwiniętych rejonów magazynowo-przemysłowych w kraju. Obserwowany jest również rozwój rynków wschodzących takich jak: Bydgoszcz, Lublin, Rzeszów czy Szczecin, których pozycja rośnie dzięki większej dostępności pracowników oraz niższemu kosztowi pracy. W nadchodzących miesiącach powinno nastąpić zwiększenie zainteresowania tymi obszarami.

Jednak duża liczba inwestycji oddanych do użytku i w trakcie realizacji nie wpłynęła znacząco na wzrost dostępności powierzchni magazynowej. AXI IMMO podaje, że współczynnik pustostanów wzrósł o 0,5%, w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego i wyniósł 5,5%. JLL jednak twierdzi, że na koniec I półrocza 2016 wskaźnik pustostanów obniżył się do rekordowo niskiego poziomu 6,1%, i wolnej nowoczesnej powierzchni magazynowej jest obecnie 649 tys. m².

Podobnie jak w poprzednich kwartałach najwięcej powierzchni do wynajęcia od zaraz pozostaje w rejonie Warszawy, z czego najwięcej w okolicach stolicy (według AXI IMMO – 9%, a JLL – 10,4%, przy czym JLL twierdzi, że w okolicach Warszawy również poziom pustostanów wynosi 10,1%). Najniższą dostępność na koniec czerwca br. odnotowano w Szczecinie (1,1%) – zdaniem JLL było tam brak pustostanów. Brak wolnych modułów jest w Krakowie (według JLL 1,3%), Bydgoszczy i Torunia. W drugiej połowie roku spodziewany jest nieznaczny wzrost dostępności powierzchni głównie ze względu na relokację klientów i uwolnienie dużych modułów w istniejących inwestycjach.

Więcej w budowie

Pod koniec półrocza zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowo-przemysłowej w Polsce stanowiły około 10,5 mln m². – Biorąc pod uwagę wysoką aktywność deweloperów rynek ma szansę przekroczyć granicę 11 mln m² podaży jeszcze w tym roku – prognozuje Tomasz Olszewski z JLL. Jak podaje firma, w I półroczu 2016 r. deweloperzy ukończyli 615 tys. m² powierzchni magazynowej. Najwięcej nowej podaży przypadło na Polskę Centralną – 142 tys. m² (85 tys. m² w samych okolicach Strykowa) i Okolice Warszawy (137 tys. m²). Najbardziej aktywni deweloperzy w I półroczu to: Panattoni



(ukończone 449 tys. m²), Goodman (40 tys. m²), CLIP (35 tys. m²) oraz Hillwood (29,5 tys. m²). Co więcej, blisko połowę zasobów na polskim rynku magazynowym posiada czterech głównych graczy. Liderem pod tym względem pozostaje Prologis & Partnerzy JV (21%), następnie SEGRO & Partnerzy JV (10%), Panattoni & Partnerzy JV (9%) oraz Logicor (9%).

Jeśli chodzi o informacje o budowie powierzchni magazynowo-produkcyjnych, to dane liczbowe różnią się. Te podane przez JLL i CBRE są zbliżone – zdaniem tych firm, na przełomie I i II półrocza w budowie było 750 tys. m² magazynów (742 tys. m² według JLL), z czego 51-52% stanowi powierzchnia spekulacyjna, niezabezpieczona umowami przednajmu. Większość z niej cieszy się dużym zainteresowaniem i zostaje wynajęta jeszcze

przed ukończeniem budowy. Natomiast AXI IMMO twierdzi, że w budowie znajduje się 856 tys. m², z czego 42% to inwestycje spekulacyjne. Najwięcej projektów w trakcie realizacji znajduje się w rejonie Poznania (158 tys. m²), na Górnym Śląsku (129 tys. m²) i w Polsce Centralnej (102 tys. m²). Najwięcej projektów spekulacyjnych powstaje w Poznaniu w rejonie Gądek i Tarnowa Podgórnego.

Deweloperem, który buduje najwięcej magazynów jest Panattoni – blisko 335 tys. m².

Czynsze – bez zmian

Czynsze umowne pozostają na stałym, niskim poziomie, nie ukazując istotnych zmian w odniesieniu do poprzednich kwartałów. Czynsze bazowe utrzymują się

na stałym poziomie, w większości lokalizacji w przedziale 2,40-3,90 euro/m²/m-c. AXI IMMO podaje, że najniższe stawki efektywne, nawet poniżej 2 euro można uzyskać w okolicach Warszawy, Poznania i wybranych lokalizacjach na Górnym Śląsku. Jak tłumaczy JLL, w dużych obiektach typu Big Box, zlokalizowanych poza obszarami miejskimi, gdzie koszty gruntu są niższe, stawki najmu za nie są także mniejsze.

W I półroczu 2016 nie odnotowano zasadniczych zmian w stawkach czynszów efektywnych. Obecnie stawki te w Poznaniu wynoszą od 2,1 do 2,9 euro/m²/m-c, w okolicach Warszawy od 2,0 do 2,8 euro/m²/m-c, a w rejonie Górnego Śląska od 1,9 do 3,1 euro/m²/m-c. Za magazyn w Polsce Centralnej najemcy zapłacą od 2,0 do 2,8 euro/m²/m-c, podczas gdy we Wrocławiu od 2,2 do 3,0 euro/m²/m-c.

Sama Warszawa wciąż pozostaje najdroższą lokalizacją, ze stawkami czynszowymi na poziomie 4,00-5,50 euro/m²/m-c. Dodatkowo stosowane są pakiety zachęt dla najemców, które w konsekwencji obniżają czynsze efektywne do atrakcyjnych wartości.

Innymi prawami rządzą się projekty SBU (ang. Small Business Units). Portal magazyny.pl podaje, że czynsze efektywne w tych lokalizacjach osiągają poziom 4,8 euro/m²/m-c w Warszawie, 3,8 euro/m²/m-c we Wrocławiu oraz 3,7 euro/m²/m-c w Łodzi.

Obawa przed utrudnieniami

Deweloperzy obawiają się nowe przepisy dotyczące zakupu nieruchomości gruntowych, a które weszły w życie w maju 2016 r., przyczynią się do wydłużenia procesu administracyjnego związanego z realizacją projektów magazynowych w Polsce. Może to ograniczyć potencjał realizacji nowych projektów w przyszłości. – W I półroczu 2016 deweloperzy poszukiwali nowych gruntów pod swoje kolejne inwestycje przede wszystkim w regionie Polski Centralnej – we wschodniej części Łodzi oraz Okolicach Warszawy – na południowym zachodzie. Tereny te zyskały ostatnio na atrakcyjności, szczególnie po zakończeniu odcinków autostrady A2 i A1 oraz trasy ekspresowej S8 – wymienia Agata Zajac, Dyrektor w Dziale Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych, JLL. Ku zadowoleniu deweloperów w I połowie roku nie zaobserwowano większych zmian w cenach gruntów przemysłowych także w tej okolicy. ◀

Opracowanie: Elżbieta Haber, na podstawie raportów: AXI IMMO, CBRE, JLL

Panattoni BTS Bydgoszcz dla sieci Carrefour

Panattoni Europe, lider nieruchomości przemysłowych w Polsce, zbuduje centrum logistyczne dla sieci handlowej Carrefour Polska. Inwestycja o charakterze BTS będzie liczyć ponad 38 tys. m² i powstanie w Bydgoszczy. Symboliczne wkopanie pierwszej łopaty odbyło się 11 sierpnia, a planowany odbiór obiektu przez najemcę przypada na luty 2017 r.

W skład francuskiej Grupy Carrefour, która jest multiformatową siecią handlową, wchodzi hipermarkety, supermarkety, sklepy osiedlowe, specjalistyczne i internetowe, a także centra handlowe i stacje paliw. Inwestycja w Bydgoszczy, o powierzch-

maty stacjonarne Carrefour Polska na północy i zachodzie kraju – m.in. w Szczecinie, Gdańsku, Poznaniu, Zielonej Górze i Wrocławiu. Najemca będzie mógł rozpocząć swoją działalność już w lutym 2017 r. Generalnym wykonawcą inwestycji jest Kajima Poland.

w zakresie usług przechowywania i dystrybucji produktów szybko zbywalnych (FMCG). Z tego względu realizowany obiekt BTS dla Carrefour Polska to nie tylko magazyn i biuro. Różnorodność przechowywanych artykułów i ich podział na grupy produktowe: suche (ogólnospożywcze, chemia) i świeże (mięso, nabiał, warzywa i owoce) wymagają odmiennych parametrów temperaturowych. Dlatego część magazynowa podzielona została na różne strefy kontroli temperaturowej. W chłodni, która zajmie ok. 9 tys. m², z układem chłodzenia opartym na instalacji amoniakalnej oraz z dodatkową izolacją dachu, mięso i nabiał przechowywane będą w temp. 0-2°C, a owoce i warzywa 4-7°C. Dodatkowo, regały magazynowe będą przystosowane do wysokiego składowania, a także do składowania towarów niebezpiecznych (ADR). Cały obiekt wyposażono w oświetlenie LED. Strefa ładowania zapewni miejsce dla około 96 sztuk wózków widłowych, a zewnętrzny parking – 40 miejsc dla samochodów ciężarowych oraz 123 miejsca dla samochodów osobowych.



Inwestycja w Bydgoszczy, o powierzchni 38 184 m², w której magazyn zajmie ok. 36 726 m², a powierzchnia socjalno-biurowa 1458 m², będzie piątym centrum dystrybucyjnym tej sieci w Polsce

ni 38 184 m², w której magazyn zajmie ok. 36 726 m², a powierzchnia socjalno-biurowa 1458 m², będzie piątym centrum dystrybucyjnym tej sieci w Polsce. Z tego miejsca obsługiwane będą wszystkie for-

Z podziałem na grupy produktowe

Bogate doświadczenie Panattoni Europe w realizacji obiektów dla branży spożywczej wskazuje na specyfikę rozwiązań

W chłodni, która zajmie ok. 9 tys. m², z układem chłodzenia opartym na instalacji amoniakalnej oraz z dodatkową izolacją dachu, mięso i nabiał przechowywane będą w temp. 0-2°C, a owoce i warzywa 4-7°C.

W dogodnej lokalizacji

Inwestycja Panattoni Europe dla firmy Carrefour zostanie zrealizowana we wschodniej części Bydgoszczy, w rejonie ul. Chemicznej. Rozwinięta infrastruktura drogowa gwarantuje najemcy zarówno dogodne połączenie z centrum miasta, jak i z drogami krajowymi. Obiekt znajduje się w pobliżu drogi krajowej nr 5, która łączy aglomerację bydgoską z poznańską, wrocławską oraz wałbrzyorską, a swój bieg kończy na granicy z Czechami w Lubawce; drogi krajowej nr 25, która przebiega przez województwo zachodniopomorskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i dolnośląskie; a także drogi krajowej nr 80, będącej obwodnicą Bydgoszczy i Torunia, która łączy się z autostradą A1. ◀

MM

Inwestycja DSV dla Arla Foods

Pod koniec czerwca br. DSV i Arla Foods inaugurowały otwarcie nowej lokalizacji w okolicach Hamburga. Magazyn chłodniczy z terminalem cross-dock'owym posiadający 10 tys. m² powierzchni będzie stanowił teraz hub centralny dla 30 mleczarskich zakładów produkcyjnych Arla Foods.

Nowa lokalizacja została wybudowana w rekordowym czasie zaledwie sześciu miesięcy i posiada możliwość dalszej rozbudowy. Magazyn jest w całości dedykowany do obsługi produktów mleczarskich Arla Foods wymagających temperatur kontrolowanych, a osiągnięcie pełnego zakresu operacyjnego jest planowane na początek października tego roku. Tym samym nowy obiekt w okolicach Hamburga stanie się kluczowym centrum dystrybucyjnym klienta, obsługującym północne i wschodnie rejony Niemiec.

Szeroki zakres odpowiedzialności

DSV było odpowiedzialne zarówno za budowę tej inwestycji, jak i za jej kompleksową obsługę operacyjną. Magazyn posiada trzy różne strefy temperatur kontrolowanych w tym 7,5 tys. m² obszaru utrzymywanego pomiędzy 2 i 6°C oraz 2,5 tys. m² w temperaturze do 25°C. Nowa lokalizacja jest wyposażona także w specjalną strefę dedykowaną dla serów dojrzewających.

Magazyn zatrudnia obecnie około 20 pracowników, którzy są odpowiedzialni za obsługę 400 palet dziennie, a docelo-

wo liczby te wzrosną do 40 pracowników i 1200 palet, co oznacza w przybliżeniu 1,5 mln produktów przyjmowanych i opuszczających magazyn każdego dnia.

Wszystkie stanowiska załadunkowe w nowej lokalizacji są także wyposażone w energię elektryczną. Dzięki takiemu rozwiązaniu operator jest w stanie obniżyć emisję CO₂ swoich pojazdów, ponieważ ciężarówka na etapie załadunku i rozładunku nie będą musiały tym samym czekać z włączonymi silnikami, aby utrzymać odpowiednią temperaturę.

Na zasadach spółdzielni

Arla Foods to firma działająca na zasadach spółdzielni, którą tworzy aż 12,5 tys. rolników z branży mleczarskiej z siedmiu krajów - Szwecji, Danii, Zjednoczonego Królestwa, Niemiec, Belgii, Luksemburga i Holandii oraz zespół 18 tys. pracowników. <

RR



INTRALOMAG TARGI LOGISTYKI MAGAZYNOWEJ 23-24.11.2016

Łódź, al. Politechniki 4



Strefa Inwestora:

Oferta gmin, powiatów, specjalnych stref ekonomicznych i firm komercyjnych pod kątem możliwości zakupu gruntów inwestycyjnych.

Targom towarzyszyć będzie:

II Forum Inwestorów i Eksporterów.
W centrum Polski, w centrum Europy.



Organizator:



Patronat honorowy:



Patronat branżowy:



Partnerzy targów:



Patronat medialny:



Kontakt:
Agnieszka Przewies
tel. (42) 639 90 53, 691 968 708
e-mail: a.przewies@targi.lodz.pl

intralomag.pl

Warszawa z własnym magazynem *self storage*

W Warszawie został właśnie otwarty największy w Polsce magazyn *self storage*. Ma on blisko 3 tys. m² powierzchni magazynowej na trzech kondygnacjach i ponad 640 boksów różnej wielkości, dostępnych o każdej porze dnia i nocy.

Intensywna urbanizacja w krajach rozwiniętych i konsumpcyjny styl życia sprawiają, że rynek magazynów samoobsługowych dynamicznie się rozwija. Jak wynika z analizy europejskiego stowarzyszenia branży *self storage* FEDESSA, w Europie znajduje się już około 2600 obiektów *self storage* o łącznej powierzchni 7,5 mln m². Trend ten widoczny jest również w naszym kraju.

– Popularność magazynów typu *self storage* w naszym kraju rośnie zarówno wśród klientów indywidualnych, jak i firm. Pomimo sporego nasycenia rynku w tym zakresie,

dla biznesmenów są one szansą na osiągnięcie szybkiego zwrotu z inwestycji – wskazuje Jacek Trębecki z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.

Z dużym potencjałem

Magazyny samoobsługowe dostępne są w coraz większej liczbie dużych miast w Polsce. Obiekty Kangu Self Storage, firmy która otworzyła magazyn w Warszawie, znajdują się już w Szczecinie, Poznaniu i Wrocławiu. Sukcesy dotychczasowych inwestycji zachęcają prezesa firmy, Lesława

Moritz, do podejmowania działalności w nowych lokalizacjach.

– Zdecydowaliśmy się na otwarcie nowego obiektu właśnie w stolicy, ponieważ dostrzegamy tu olbrzymi potencjał dla rozwoju branży *self storage*. Widzimy, że zapotrzebowanie na tego typu usługi stale rośnie, czego dowodem jest blisko 100 zapytań, jakie jeszcze przed otwarciem otrzymaliśmy od potencjalnych klientów z Warszawy – tłumaczy Lesław Moritz, prezes zarządu Kangu Self Storage. – Magazyny samoobsługowe cieszą się popularnością nie tylko wśród klientów indywidualnych, ale także firm. Są przydatne np. w czasie przeprowadzki czy remontu, jednak przedsiębiorcy coraz częściej wykorzystują je także do archiwizowania ważnych dokumentów czy przechowywania zaopatrzenia i materiałów reklamowych – dodaje.

Zamiast strychów i piwnic

Jak wynika z danych organizacji FEDESSA, w chwili obecnej mieszkańcy miast stanowią 72% populacji w Europie. Prognozu-

Kangu Self Storage

- ▶ Oferuje usługę magazynowania samoobsługowego i jest projektem biznesowym firmy Euro Centrum zajmującej się wynajmem powierzchni magazynowych, produkcyjnych i biurowych.
- ▶ Pierwszy magazyn został otwarty w 2011 r. w Poznaniu, drugi w 2013 r. we Wrocławiu, trzeci w 2015 r. w Szczecinie, a czwarty w 2016 r. w Warszawie. Łączna powierzchnia magazynów Kangu Self Storage w Polsce to ponad 5000 m².
- ▶ Całkowita powierzchnia warszawskiego magazynu to blisko 3000 m², 649 boksów od 1 m² do 20 m². Czas budowy: 4 miesiące.
- ▶ Z oferty *self storage* korzystają osoby prywatne oraz małe i średnie przedsiębiorstwa.

Self storage to dobrym rozwiązaniem dla osób, którym brakuje miejsca w domu na bezpieczne przechowanie np. sprzętu sportowego czy ubrań zimowych, stanowiąc alternatywę dla strychów i piwnic



Do dyspozycji klientów jest bezpłatny dostęp do wózków platformowych i paletowych, a także sklep z materiałami opakowaniowymi, np. kartonami, taśmami, czy foliami zabezpieczającymi

je się, że do 2020 r. odsetek ten wzrośnie do 80%. Jednocześnie zmniejsza się powierzchnia mieszkaniowa przypadająca na jedną osobę. Konsumpcyjny styl życia sprawia, że ludzie posiadają coraz więcej

W państwach Europy Zachodniej magazyny samoobsługowe pojawiły się w latach 80-tych. Po nasyceniu tamtejszego rynku moda na *self-storage* dotarła również do nas. – Polska oraz Czechy były pierwszy-

szczególnie w dużych miastach. Wielu mieszkańców, ale też firm poszukuje dodatkowej przestrzeni dla przechowywania swoich rzeczy, jednak nie zawsze zdają sobie sprawę z istnienia usługi *self storage*. W najbliższym czasie największym wyzwaniem wśród operatorów magazynów samoobsługowych będzie zbudowanie wśród odbiorców świadomości, że istnieje rozwiązanie spełniające każde ich zapotrzebowanie – dodaje.

W Europie znajduje się już około 2600 obiektów *self storage* o łącznej powierzchni 7,5 mln m².

rzeczy, jednocześnie jednak nie dysponują wystarczająco dużą przestrzenią na ich składowanie. *Self storage* to dobrym rozwiązaniem dla osób, którym brakuje miejsca w domu na bezpieczne przechowanie np. sprzętu sportowego czy ubrań zimowych, stanowiąc alternatywę dla strychów i piwnic.

mi krajami w Europie Środkowo-Wschodniej, w których powstały duże sieci magazynów *self storage*. Polski rynek magazynów samoobsługowych jest obecnie największy spośród europejskich krajów rozwijających się – wskazuje Paola Barazza ze stowarzyszenia FEDESSA. – Rynki rozwijające się oferują olbrzymi potencjał dla rozwoju tego typu usług

Elastyczne rozwiązanie

Na powierzchni blisko 3 tys. m² warszawskiego magazynu Kangu Self Storage znajduje się 649 boksów o powierzchni od 1 m² (dla osób chcących magazynować przedmioty sezonowe i niewielkie artykuły) do 20 m², wydzielonych dla tych, którzy potrzebują większej przestrzeni magazynowej. Do jego budowy wykorzystano łącznie ok. 89,2 ton stali. Obiekt jest monitorowany przez całą dobę, dzięki czemu przechowywane rzeczy są bezpieczne.

Przestrzeń w magazynie samoobsługowym można wynająć na okres minimum 2 tygodni, a każdy wynajmujący może liczyć na szereg dodatkowych udogodnień. – Do dyspozycji klientów jest bezpłatny dostęp do wózków platformowych i paletowych, a także sklep z materiałami opakowaniowymi, np. kartonami, taśmami, czy foliami zabezpieczającymi. W budynku znajdują się również windy towarowe, a na zewnątrz także winda przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych – mówi Lesław Moritz.

Nowy magazyn Kangu Self Storage mieści się przy ulicy Poleczki 23 na warszawskim Ursynowie. ◀



Na powierzchni blisko 3 tys. m² warszawskiego magazynu Kangu Self Storage znajduje się 649 boksów o powierzchni od 1 m² do 20 m²

MM

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.



Międzynarodowe Targi Poznańskie



spotkaj przyszłość

TAROPAK

Międzynarodowe Targi Techniki Pakowania i Etykietowania

OPAKOWANIE, KTÓRE SPRZEDAJE

INNOWACYJNE OPAKOWANIA

FORUM BEZPIECZEŃSTWA W MAGAZYNIE

WYSPA NAUKOWA

III KONGRES PRZEMYSŁU OPAKOWAŃ

IN4LOG

ART OF PACKAGING

30 EDYCJA

FABRYKA PAKOWANIA NA ŻYWO

26 -29 WRZEŚNIA 2016 POZNAŃ

LOGIPAK

Targi Logistyki, Magazynowania i Transportu

www.taropak.pl

www.logipak.pl



20
Lat · Years · Jahre
SOLARIS

20-lecie Solarisa

Od samego początku mocno inwestujemy w rozwój ekologicznych rozwiązań, wierząc, że to one są przyszłością komunikacji miejskiej. Nasze pojazdy, zrodzone z pasji, są odzwierciedleniem śmiałych wizji i ciągłego dążenia do perfekcji.

