

MAJ – 5/2017 (80)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

Logistyka branży FMCG

**DHL Global Forwarding – lider usług
transportu kolejowego z Azji**

Rekordowy intermodal



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

22. Ranking firm TSL

TRANSPORT
SPEDYCJA
LOGISTYKA

czerwiec
2017

Zapraszamy do wypełnienia ankiety rankingowej firmy z sektora
▶ transport ▶ spedycja ▶ logistyka

www.rankingTSL.pl

Zgłoszenia przyjmujemy **do 18 maja 2017 r.** na adres edycja2017@rankingTSL.pl
Udział w rankingu jest bezpłatny!

Więcej informacji na stronie: www.gazetaprawna.pl/rankingtsl2017

NADZÓR MERYTORYCZNY:

prof. dr hab. Halina Brdulak, Szkoła Główna Handlowa

WSPÓŁPRACA PARTNERSKA:

Magdalena Ornat, tel. +48 22 530 41 58, kom. +48 519 061 300, e-mail: magdalena.ornat@infor.pl

Organizator:

DZIENNIK
GAZETA PRAWNA

TWÓJ PROFESJONALNY PRZEWODNIK PO ŚWIECIE LOGISTYKI



- DOSTAWY „OD DRZWI DO DRZWI”
- LOGISTYKA PROJEKTOWA
- USŁUGI HANDLOWE

- USŁUGI CELNE
- UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW
- MAGAZYNOWANIE



Polski sektor transportu drogowego wciąż wiodzie prym na europejskim rynku. Nikogo już nie dziwi widok ciężarówki z polską rejestracją w najdalszych zakątkach Europy. Szacuje się, że blisko jedną czwartą wszystkich międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej wykonują właśnie polskie firmy transportowe. Umacniamy się też na rynkach poszczególnych krajów, wykonując przewozy kabotażowe. Polskie firmy cenione są za dobrą jakość usług, elastyczność i niewygórowane ceny.

Jednak pomimo pozornie mocnej pozycji rynkowej, wielu polskich przewoźników wciąż z niepewnością patrzy w przyszłość, widząc szereg nowych wyzwań i zagrożeń, z którymi będą musieli sobie poradzić. W coraz większej liczbie krajów polski kierowca w polskiej ciężarówce otrzymywał ma wynagrodzenie nie według stawek polskich, a kraju, w którym aktualnie się znajduje. Płace minimalne to oczywiście tylko jedno z nowych wyzwań, z którymi muszą mierzyć się krajowe firmy transportowe.

Jak nadążać za tymi ciągłymi zmianami? Jak wybrać właściwe, najefektywniejsze i najbezpieczniejsze rozwiązania, by firma mogła nie tylko funkcjonować, ale stale się rozwijać? Od sześciu lat z pomocą przychodzą Spotkania Transportowe, organizowane przez naszą redakcję we współpracy z licznymi ekspertami i patronami. Tej wiosny również ruszyliśmy w tradycyjne „tournee” po Polsce, odwiedzając osiem miast. Spotkaliśmy się z gronem ponad 1500 właścicieli i pracowników firm transportu drogowego, dostarczając im najnowszych informacji i udzielając wskazówek i porad. Tych, którym nie udało się być z nami, zapraszam do stałej lektury TSL Biznes, w którym na bieżąco przedstawiamy najważniejsze informacje i porady dla całego sektora transportowego i logistycznego.

Mirosław Ganiec
redaktor naczelny

W numerze

> Logistyka

Spotkania transportowe 6
Z jak najkrótszym czasem dostawy.....10
Coraz większe oczekiwania klientów...14

> Kierunek Daleki Wschód

Należy otwierać się
na rynki azjatyckie.....16
Nowy Jedwabny Szlak21
DHL Global Forwarding – lider
usług transportu kolejowego z Azji.....24
Połączenia bezpośrednie.....26
Z wykorzystaniem terminala
SPEDCONT.....27
Rozwój Dachser w regionie
Azji i Pacyfiku28

> Transport drogowy

Czas na europejski kompromis30
System bezpieczeństwa platformy
transportowej34
Rabaty do 200 rubli na stacjach
Gazpromneft w sieci DKV35
Z metanowym silnikiem35
Odpoczynek tygodniowy
w kabinie pojazdu36

> Transport intermodalny

Żegluga układa się na nowo.....38
Efektywna sieć transportowa40
Rekordowy intermodal43
Samskip rozwija sieć
multimodalnych połączeń
w Europie Środkowo-Wschodniej46

> Edukacja

Kształcenie na coraz
wyższym poziomie48

> Powierzchnie magazynowe

Nadal tendencje rozwojowe.....50
Większa ekspansja P3.....55

> Prawo

Za co zakłady ubezpieczeń
nie odpowiadają z polis OCP?56
Analiza i rozliczanie kierowców...
w pigułce... cz. 560
Zmiany w ewidencjonowaniu
przedsiębiorców transportu
drogowego63

> Wydarzenia

TRANSPORTEK i LOGISTEX
już za nami.....66



**Czytaj
również:**

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALNA LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca

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

Zastępca redaktora naczelnego

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

Prenumerata

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

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

Truck & Van

SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

Vademecum
TRANSPORTU

Katalogis.net

AGRO
Expert

CONSTRUCTION
Expert

KOMUNAL
Expert








SERWIS
Expert

Tool
Expert

WIEDZA I DOŚWIADCZENIE



**POŁĄCZENIE WIEDZY I DOŚWIADCZENIA
NASZYCH LUDZI Z OSIĄGNIĘCIAMI
INELO POZWOLIŁO NA STWORZENIE
PLATFORMY INELO SZKOLENIA.**

-  Szkolenia z obsługi programu 4Trans[®] oraz aktualnych przepisów
-  Szkolenia dla kierowców
-  Szkolenia z rozliczania i ewidencji czasu pracy kierowców
-  Szkolenia z norm czasu pracy kierowców i obsługi tachografu
-  Szkolenia dla osób zarządzających transportem
-  Wdrożenia oprogramowania 4Trans[®]
-  Warsztaty 4Trans[®]



**ZAMÓW SZKOLENIE
DLA SWOICH PRACOWNIKÓW**

DZIAŁ SZKOLEŃ:

+48 33 496 58 71

e-mail: szkolenia@viaon.pl

www.szkoleniadlatransportu.pl

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA WIOSNA 2017

Polski sektor transportu drogowego wciąż wiezie prym na europejskim rynku. Szacuje się, że polskie firmy transportowe realizują blisko jedną czwartą wszystkich międzynarodowych przewozów drogowych w UE. Jednak pomimo pozornie mocnej pozycji rynkowej, wielu przewoźników z niepewnością patrzy w przyszłość, widząc szereg zagrożeń i wyzwań, przed którymi muszą stale stawać. Jak nadążyć za tymi ciągłymi zmianami, jak wybrać właściwe, najefektywniejsze i najbezpieczniejsze rozwiązania? Z pomocą przychodzą Spotkania Transportowe, dostarczające praktycznych wskazówek i porad, przygotowanych przez ekspertów prawnych i biznesowych. O przydatności takiej formy nabywania wiedzy oraz budowania relacji i kontaktów niech świadczy fakt, że udział we wiosennej, dziesiąta już edycji Spotkań Transportowych, odbywających się w ośmiu miastach Polski, potwierdziło ponad 1500 przewoźników i przedstawicieli branży transportowej.



Przewoźnicy, którzy działają w myśl zasady „płacę karę i jeżdżę dalej” będą szybko musieli zmienić założenia. Łukasz Chwałczuk z Kancelarii Prawnej Iuridica przybliżył zagadnienie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), który ma wejść w życie jesienią br. stając się częścią większego systemu ogólnoeuropejskiego. Jego ważnym ogniwem będzie rejestr wszystkich naruszeń ustawy o transporcie drogowym, których dany przewoźnik dopuścił się na terenie całej UE. Notorycznie łamiącym przepisy grozić będzie nawet utrata licencji transportowej. Warto o tym pomyśleć już dziś.



Zagraniczni załadownicy mają dobre stawki....ale rodzaj ryzyko braku płatności. Dochodzenie należności poza krajem jest kłopotliwe i kosztowne. Anna Widuch z kancelarii Prawnej Translawyers Widuch i Wspólnicy wskazywała, jakie nowe możliwości ma polski przewoźnik w walce o fracht z np. niemieckim zleceniodawcą? Jakie propozycje są rozważane na poziomie UE, które mogą poprawić sytuację polskich wierzycieli? Co już teraz można zrobić, żeby odzyskać swoje należności?



Na kierowcach ciężarówek spoczywa obowiązek ochrony przewożonego mienia. Nie zawsze jednak wygrywają w starciu z przestępcami, których celem jest towar lub sama ciężarówka. Ci stosują bowiem metody, które często zagrażają nie tylko mieniu, ale również zdrowiu, a nawet życiu kierowców. Jakie są metody działania przestępców? Jak zmniejszać ryzyko napadu rozbójniczego? Czy można skutecznie ochronić się przed rabusiami? O zagrożeniach w transporcie i sposobach przeciwdziałania opowiadał Jerzy Różyk z CDS Odszkodowania



Szacuje się, że w Polsce brakuje kilkudziesięciu tysięcy kierowców. Coraz więcej firm transportowych chciałoby zatrudniać kierowców zza wschodniej granicy. Niestety w gąszczu przepisów nie łatwo jest się odnaleźć. Legalizacja zatrudnienia i pobytu musi być wykonana zgodnie z przepisami, aby firma transportowa mogła bezpiecznie funkcjonować i nie obawiać się kontroli w Europie. Jak to zrobić mówiła Diana Ordon z BOTiS.



Eksperti Spotkań Transportowych nie tylko dostarczają odpowiedzi na bieżące problemy, ale i przygotowują przewoźników do nadchodzących zmian, także tych odleglejszych. Mateusz Włoch z firmy Inelo przybliżył transportowcom zmiany, jakie przyniesie im wprowadzenie inteligentnych tachografów, mających wejść do użytku od połowy 2019 roku.



Łukasz Włoch, Główny Ekspert OCRK podsumował wciąż aktualny temat ryczałtów za noclegi. Prelegent odniósł się zarówno do wyroków sądowych różnych instancji wyroku Trybunału Konstytucyjnego, jak i stanowiska ZUS-u oraz propozycji uszczegółowienia przepisów, zgłaszanych przez związek pracodawców czy stronę rządową.



Wiosenne Spotkania Transportowe były miejscem rynkowej premiery nowej marki – VIAON, nowego zintegrowanego dystrybutora usług i produktów marek Inelo, OCRK oraz GBOX. Nowo powstała spółka swoim zasięgiem obejmie 14 europejskich krajów.



Joanna Zielińska przybliżyła przewoźnikom korzyści z korzystania z platformy transportowej Wtransnet, stawiającej na tworzenie bezpiecznego narzędzia pracy, poprzez kompleksową i rygorystyczną kontrolę dostępu i weryfikację nowych firm, jak i ich późniejszy monitoring. Niweluje to ryzyko występowania złych praktyk, jak odsprzedaż czy kopiowanie ofert.



Przewoźnicy realizując zlecenia dla zagranicznych klientów i kontrahentów zwykle rozliczają się w walutach obcych, narażając się na ryzyko zmian kursowych. Nowoczesne instrumenty bezpiecznej obsługi transakcji walutowych, eliminujące ryzyko kursowe prezentowali przedstawiciele firmy Akcenta.



Marek Kliś, Radca Prawny Kancelarii Transportowej KOBEN usystematyzował i podsumował aktualne wymogi prawne w zakresie płac minimalnych w poszczególnych krajach Europy. Ekspert wskazywał, jak prawidłowo rozliczać płacę minimalną oraz na co szczególnie uważać, by uniknąć kosztownych problemów.



Odwieczną bolączką branży transportowej jest ryzyko natrafienia na nieuczciwego kontrahenta, a przez to strata pieniędzy i nerwów. Piotr Sobala przedstawiał narzędzia udostępniane przez System Trans.eu, które to ryzyko znacznie ograniczają wskazując też na stałe działania pracowników giełdy, chroniące przewoźników nawet wtedy, gdy oni sami nie podejmą odpowiednich czynności ochronnych.



Jak właściwie zarządzać oponami w firmie transportowej? Jaki wpływ na całkowite koszty funkcjonowania floty mają opony, ich profesjonalny serwis oraz prawidłowe zarządzanie? Odpowiedzi na te pytania dostarczali przedstawiciele firmy Michelin. Marcin Formal z Euromaster Polska podkreślał, że nawet doskonały produkt wymaga odpowiedniej obsługi serwisowej.



Przedstawiciele firmy UTA wskazywali, jak zwiększać zyskowność firmy transportowej poprzez redukcję kosztów zakupu paliwa i optymalizację opłat drogowych w UE.



Całodzienny program merytoryczny przedzielony jest kilkoma przerwami, podczas których kuluary zmieniają się w strefę biznesową. Można w niej zapoznać się z ofertą produktów i usług wspierających działalność firm transportowych.





Przewoźnicy transportujący tzw. towary wrażliwe od niedawna muszą stosować się do ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów przewoźników podlegających nadzorowi. Jakie nowe obowiązki i zagrożenia niesie dla przewoźników, opowiadał Paweł Judek, radca prawny kancelarii Działyński i Judek.



Przewoźnicy realizujący transport na terenie Francji muszą dopełnić wielu formalności, związanych z obowiązującymi tam przepisami dotyczącymi płacy minimalnej. Karolina Wierzchowska z kancelarii Transport France Representant przedstawiła w szczególności ostatnie zmiany w tym zakresie.



Mariusz Hendzel z kancelarii transportowej ITD-PIP. PL w praktycznych aspektach przybliżył zagadnienia prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców, zwracając uwagę na różne systemy zatrudnienia. Ekspert zwracał też uwagę na właściwe rozliczanie dodatków za nadgodziny, dyżury i podróże służbowe.



Mówi się, że „cena to nie wszystko”. Czy możemy to stwierdzenie odnieść również do rynku transportowego, na którym stale rośnie konkurencja? A jeśli faktycznie cena przestaje być jedynym wyznacznikiem atrakcyjności oferty, to jak optymalizować działania i wykorzystując własny potencjał podnosić jakość świadczonych usług? Pytań jest wiele: jak ciąć koszty, jak oszczędzać czas, jak szybko pozyskiwać i przetwarzać informacje, a przede wszystkim jak dotrzeć do kontrahenta i przekonać go do podjęcia współpracy? Rozwiązania IT i telematyka mogą pomóc. Przekonywali o tym przedstawiciele TimoCom.



Prowadzenie przedsiębiorstwa transportowego w formie jednoosobowej działalności gospodarczej jest obecnie bardzo niebezpieczne z powodu bardzo wielu występujących obecnie ryzyk w branży transportowej. W szczególności problem upadłości dotyczy niewielkich rodzinnych firm transportowych bowiem egzekucja z majątku uderza bezpośrednio w majątek prywatny właściciela i jego rodziny. Jak się przed tym zabezpieczyć przedstawiali Łukasz Medaj i Kamil Kiwior z Kancelarii Transportowej LEGALTRANS.



Na stanowisku Tacholab można było zapoznać się z czynnikami do pobierania danych z tachografów cyfrowych oraz kart kierowców, a także z ofertą kompleksowego prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców.



Firma 360 Payment Solutions proponowała przewoźnikom rozliczanie opłat drogowych, rezerwację przewozów promowych i kolejowych, a także zwrot VATu i akcyzy czy karty przedpłacone.



Hussar Angels zaprezentował przewoźnikom ofertę polskiej sieci mobilnych serwisów pojazdów ciężarowych, działających na terenie Europy Zachodniej.



Przewoźnicy obsługujący rynki wschodnie mogli zapoznać się z propozycjami agencji celnej Bunasta, oferującej szerokie spektrum usług związanych z procedurami celnymi po obu stronach granicy Unii Europejskiej i Unii Celnej.



Na Spotkaniach Transportowych obecna była również Grupa DBK z kompleksową ofertą pojazdów ciężarowych czy naczepek, wraz z finansowaniem czy ubezpieczeniem środków transportowych.



Ciężarówka lub dostawczak z silnikiem Diesla zasilany gazem? Instalacje STAG to tzw. gasodiesel, czyli układ mieszanego spalania oleju napędowego i tańszego gazu. Poza redukcją kosztów możliwe jest też zwiększenie mocy pojazdu.



Przewoźnicy poszukujący nowych kontrahentów mieli okazję spotkania m.in. z firmą BIT Logistics, proponującą przewoźnikom długotrwałą współpracę z gwarantowanymi przebiegami i terminowością zapłaty.



WebEye proponował przewoźnikom ograniczanie kosztów dzięki telematyce monitorującej pracę kierowców, jednocześnie inwestując w szkolenie ecodrivingu swoich kierowców.



SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2017

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

Czy zapowiadane na jesień uruchomienie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zmieni obraz polskiego rynku transportowego? Ile kosztować będą nowe zmiany we francuskim prawie transportowym? Czy kolejne kraje nałożą obowiązki płacy minimalnej? Czy w rodzimych firmach zabraknie kierowców? Jak dyskutowany w Komisji Europejskiej tzw. Pakiet Mobilności wpłynie na pozycję i kondycję polskich przedsiębiorców transportowych?

Jak widać druga połowa bieżącego roku również przyniesie polskim przewoźnikom kolejną porcję zmian i nowych wyzwań. Jak się do nich przygotować, jak sobie z nimi poradzić? Odpowiedzi na te i inne pytania dostarczą eksperci i prelegenci kolejnej edycji Spotkań Transportowych, na które zapraszamy już dziś.

Jesienią tradycyjnie odwiedzimy cztery miasta:



- 19 października – KRAKÓW
 - 26 października – WROCŁAW
 - 9 listopada – WARSZAWA
 - 15 listopada – POZNAŃ
- podczas targów
TransPoland / Translogistica 2017

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

Przewoźników i menedżerów transportu drogowego zapraszamy do BEZPŁATNEGO udziału w Spotkaniach Transportowych. Wystarczy zarejestrować się na stronie www.tsl-biznes.pl/spotkania, na której będziemy umieszczali aktualne informacje dotyczące najbliższej edycji Spotkań Transportowych – Jesień 2017.

Budujmy sieć kontaktów branży transportowej

Spotkania Transportowe to nie tylko merytoryczna konferencja, ale również doskonała okazja do nawiązywania bezpośrednich kontaktów w branży. Dlatego zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chciałyby zaprezentować swoją ofertę i rozwiązania podczas Spotkań Transportowych.

Do udziału zachęcamy też firmy logistyczne, spedycyjne i dystrybucyjne, które poszukują przewoźników do współpracy z całej Polski lub z konkretnego regionu.

Z przyjemnością udzielimy szerszych informacji o możliwości prezentacji podczas jednego lub kilku spotkań. Zapraszamy do kontaktu: promocja@kmg-media.pl

Partnerzy Spotkań Transportowych Wiosna 2017





Fot. FM Logistic

Na operatorze logistycznym ciąży obowiązek realizacji usługi w jak najszybszym czasie, po najniższej cenie i przy zachowaniu wysokiej jakości. Pozornie te trzy kwestie są nie do osiągnięcia, jednakże kluczem do sukcesu jest tutaj innowacyjność, optymalizacja procesów i współdzielenie zasobów

Z jak najkrótszym czasem dostawy

Zdaniem logistyków branża FMCG jest jedną z najbardziej wymagających. Zakres jej obsługi logistycznej jest wyjątkowo szeroki, gdyż wolumen obsługiwanych produktów jest bardzo duży i różnorodny cenowo, a wymagania poszczególnych grup skrajnie różne. Jednak zawsze szczególnie ważny jest jak najkrótszy czas dostawy.

Towary FMCG, to nie tylko artykuły spożywcze, ale również kosmetyki, detergenty, czy chociażby alkohol. Z kolei klientami z tego sektora są producenci towarów szybkozbywalnych, ich dystrybutorzy oraz sieci handlowe. – Często zdarza się, że obsługujemy danego producenta bezpośrednio, a więc na jego zlecenie, realizując dostawy do konkretnej sieci, lecz także pośrednio na zlecenie sieci, odbierając towar z danej fabryki. Klienci FMCG korzystają z naszych usług transportu drogowego – całopojazdowego oraz drobnicowego, usług magazynowych oraz serwisów w transporcie morskim i lotniczym – mówi Krzysztof Cyga, Business Development Manager w ROHLIG SUUS Logistics. – Mamy też w swoim portfolio przykłady klientów, których wspieraliśmy podczas rozpoczynania współpracy z daną siecią handlową, w momencie, gdy klient nie znał jeszcze z praktyki zasad obowiązujących w sieciach – dodaje.



Fot. P. Włoch

Szybka zbywalność produktów FMCG i potrzeba szybkiego uzupełniania zapasów w magazynach lub bezpośrednio na sklepowych półkach jest paradoksalnie głównym problemem w dystrybucji tych produktów

Innowacyjność kluczem do sukcesu

Wartość rynku jakim jest FMCG w Polsce wynosi około 250 mld zł. Tak szeroki rynek daje szerokie pole do popisu operatorom logistycznym, ale także stawia przed nimi wiele wyzwań. – *To na operatorze logistycznym ciąży obowiązek realizacji usługi w jak najszybszym czasie, po najniższej cenie i przy zachowaniu wysokiej jakości. Pozornie te trzy kwestie są nie do osiągnięcia, jednakże kluczem do sukcesu jest tutaj innowacyjność, optymalizacja procesów i współdzielenie zasobów. Innowacyjność (np. automatyzowanie niektórych czynności) pozwala na kreowanie nowych zasobów przy jednoczesnym zachowaniu optymalnego poziomu kosztów, a optymalizacja procesów i współdzielenie zasobów umożliwia ich pełne wykorzystanie w takim zakresie w jakim jest to konieczne* – tłumaczy Łukasza Popowski, specjalisty ds. rozwoju biznesu FIEGE.

Na automatyzację pracy w magazynach logistycznych nacisk kładzie firma FM Logistic, dla której FMCG to *core business* – bardziej w Europie Zachodniej, niż w Polsce, gdyż tam siła robocza jest droższa. U nas nadal za większością czynności związanych z projektami *copackingowymi* czy *comanufacturingowymi* stoją przeważnie ludzie, choć i to się zmienia. W FM Logistic przykładem innowacyjnego narzędzia usprawniającego procesy logistyczne i podnoszącego komfort pracy jest stworzony we współpracy z firmą Balea system kompletacji zamówień typu *put to light*, czy też moduł rozcinania opakowań zbiorczych, wykorzystywany przy operacjach *copackingowych*.

Szybka zbywalność produktów FMCG i potrzeba szybkiego uzupełniania zapasów w magazynach lub bezpośrednio na sklepowych półkach jest paradoksalnie, według Krzysztofa Cygi, głównym problemem w dystrybucji tych produktów.

Często core business

Dla wielu operatorów sektor FMCG zajmuje w portfolio klientów jedno z czołowych miejsc pod względem generowanych obrotów. Tak jest w wypadku ROHLIG SUUS. – *Jest to związane nie tylko ze strategią naszej firmy, ale przede wszystkim z potrzebami rynku* – mówi Krzysztof Cyga.

Z kolei dla innych operatorów, jak np. dla wspomnianego FM Logistic, usługi świadczone dla branży FMCG i sieci handlowych stanowią *core business*. Operator posiada w tej branży wieloletnie doświadczenie i *know-how*, co ułatwiło mu stwo-

Wartość rynku jakim jest FMCG w Polsce wynosi około 250 mld zł. Tak szeroki rynek daje szerokie pole do popisu operatorom logistycznym, ale także stawia przed nimi wiele wyzwań.

rzenie kompleksowych, dopasowanych do indywidualnych oczekiwań klientów rozwiązań. Takimi są platformy multikliencckie, pozwalające na zwiększenie efektywności procesów i redukcję kosztów.

I to właśnie oczekiwania klientów pobudzają operatorów do stworzenia kompleksowej oferty, pozwalającej na efektywne zarządzanie wszystkimi ogniwami łańcucha logistycznego. – *W tego typu kon-*

MOTORYZACJA, LOTNICTWO I OBRONNOŚĆ, ELEKTRONIKA, FMCG I SPRZEDAŻ DETALICZNA, PRZEMYSŁ I TRANSPORT...
 ABY WYRÓŻNIĆ SIĘ NA RYNKU KONIECZNE JEST DOSKONAŁE OPANOWANIE ŁAŃCUCHA DOSTAW.
 LOGISTYKA ŚWIATOWEJ KLASY ELIMINUJE BARIERY I PODNOSI KONKURENCYJNOŚĆ. DZIĘKI TEMU RYNKOWI LIDERZY MOGĄ STAŁE SIĘ ROZWIJAĆ. CHCESZ BYĆ SILNIEJSZY? POROZMAWIJ Z GEFCO, TWOIM LOKALNYM EKSPERTEM W GLOBALNEJ LOGISTYCE.

> GEFCO.PL





Podstawą działań – system informatyczny

Łukasz Popowski, specjalista ds. rozwoju biznesu FIEGE

Branża FMCG jest pełna wyzwań dla operatora logistycznego. Jednakże posiadając właściwe know-how oraz skalę operacji, wyzwania te są do pokonania, a sama operacja może być wtedy realizowana przy zachowaniu niskich kosztów, wysokiej jakości i w najszybszym czasie.

Warto również wspomnieć, iż podstawą do wszelkich działań optymalizacyjnych powinien być właściwie zaprojektowany system informatyczny. Decyzje odnośnie optymalizacji powinny być podejmowane na podstawie pełnych bądź też zbliżonych do pełnych danych. Źródłem takich danych będzie system WMS. Ponadto systemy IT coraz częściej posiadają funkcję wstępnej analizy danych, co ułatwia podejmowanie decyzji i funkcję bieżącej kontroli parametrów systemu (wydajność, terminowość), a to umożliwi wdrożenie skuteczniejszych mechanizmów kontroli.

dla każdej dostawy jest ścisła awizacja na konkretną godzinę z widełkami czasowymi ustalonymi na ledwie kilkanaście minut. – *Dodatkowo często zdarzają się dostawy o niestandardowych godzinach i w weekendy. Klienci oczekują wypełnienia wszystkich wymagań dystrybucyjnych przy zachowaniu niskiej stawki, zatem transporty dedykowane nie spełniają swojej funkcji i niezbędne jest korzystanie z sieci. To powoduje że jedynie największe podmioty na rynku są w stanie spełnić wymagania klientów i dostarczyć usługę na właściwym poziomie – wyjaśnia dalej.*

Też tę rozwija Krzysztof Cyga z ROHLIG SUUS, – *Część towarów FMCG charakteryzuje się również dość niską wartością, co przy ogromnych wolumenach transportowych, skłania producentów do szczególnego nacisku na oszczędności po*

cepcji podstawą jest umiejętność współpracy z wieloma uczestnikami rynku, których celem jest zarówno dostarczenie produktu do klienta, jak i realizacja wszelkich innych procesów związanych z obsługą posprzedażową – twierdzi Agnieszka Walawender, kierownik marketingu i PR w FM Logistic.

Wyzwaniem dystrybucja

Wyzwania w zakresie magazynowania i manipulacji towarami to jednak nie wszystko. – *Można stwierdzić wręcz że obsługa FMCG jest stosunkowo prosta*

w porównaniu z dystrybucją. O ile sam towar nie jest specjalnie uciążliwy czy też problematyczny w transporcie, o tyle specyfika odbiorców determinuje charakter sieci dystrybucyjnej dla tej branży – podkreśla Łukasz Popowski z FIEGE. Uważa, że podstawowym wymogiem praktycznie

Podstawowym wymogiem praktycznie dla każdej dostawy jest ścisła awizacja na konkretną godzinę z widełkami czasowymi ustalonymi na ledwie kilkanaście minut.

stronie kosztów transportu, przy jednoczesnych wysokich wymaganiach jakościowych. Opóźnienia w dostawach do sieci handlowych wiążą się z bardzo wysokimi karami nakładanymi na sprzedających owe towary, dlatego dbałość o punktualność jest zrozumiała. A to właśnie sieci



Część towarów FMCG charakteryzuje się dość niską wartością, co przy ogromnych wolumenach transportowych, skłania producentów do szczególnego nacisku na oszczędności po stronie kosztów transportu, przy jednoczesnych wysokich wymaganiach jakościowych

handlowe są największym i najważniejszym kanałem dystrybucji towarów FMCG w dzisiejszych czasach, a tym samym najważniejszym klientem producentów. – *W myśl powszechnej zasady „Klient – nasz pan”, producenci za wszelką cenę starają się sprostać zamówieniom składanym przez sieci, nie biorąc często pod uwagę krótkiego czasu, który zostaje na dostarczenie towaru i reakcję operatora logistycznego – tłumaczy.*

Jego zdaniem, nagle potrzeby w dystrybucji i transporcie związane są zazwyczaj z koniecznością realizacji planów sprzedażowych producentów i tego typu wzrosty wolumenów zaobserwować można najczęściej pod koniec miesiąca. – *Dodatkowo, są okresy w roku, gdzie branża FMCG rozpala rynek transportowy do czerwoności, szczególnie w obszarze artykułów spożywczych, mam tu na myśli wszelkiego rodzaju święta czy przedłużone weekendy. W wyniku wszystkich tych czynników dochodzi do zjawiska tak zwanych szczytów transportowych, z którymi muszą sobie poradzić operatorzy logistyczni – dodaje Krzysztof Cyga. W jego opinii, na wzrost ilości realizowanych przepływów w sektorze FMCG mają wpływ również liczne akcje marketingowe prowadzone przez samych producentów, ale również przez konkurujące ze sobą coraz bardziej sieci*



Oczekiwanie klientów pobudza operatorów do stworzenia kompleksowej oferty, pozwalającej na efektywne zarządzanie wszystkimi ogniwami łańcucha logistycznego

handlowe. Zażarta walka pomiędzy sieciami, zauważalna na bannerach reklamowych, czy choćby w reklamowych spotach radiowych, przekłada się bowiem na płaszczyznę produkcyjną i logistyczną.

Kompleksowo, na właściwym poziomie

Operatorzy logistyczni zajmujący się branżą FMCG, robią więc wszystko, żeby ich usługi odpowiadały oczekiwaniom klienta

i były na właściwym poziomie. – *Pod tym ostatnim pojęciem należy rozumieć taką realizację usługi, która przyniesie wartość dodaną (np. w formie szybszej dystrybucji i w konsekwencji mniejszego zapasu magazynowego), zadowolenie klienta oraz umożliwi mu kreowanie i powiększanie przewagi konkurencyjnej. W ostatnim przypadku najczęstszą rolą operatora logistycznego jest wspomniana wcześniej optymalizacja procesów i całego łańcucha dostaw znajdującego się pod jego kontrolą. Uwolnione w ten sposób środki mogą zostać wykorzystane na inne cele związane ze wzrostem sprzedaży – wyjaśnia Łukasz Popowski.*

Kompleksowość dostarczanych przez operatora logistycznego usług jest oczywistym jego atutem. – *Wykorzystujemy ją również współpracując z naszymi klientami. Posiadamy przykłady klientów, z którymi współpracujemy w logistyce kontraktowej i jednocześnie dystrybuujemy ich towary w drobnicy transportem całopojazdowym w kraju, jak i również na rynki zagraniczne. Bardzo często wykonujemy dla nich szereg usług dodatkowych, takich chociażby, jak konfekcjonowanie – rozwija też Krzysztof Cyga.*

Tak więc, mimo dość niskich stawek za transport, dużych wolumenów, szczytów przewozowych i konieczności bycia elastycznym, sporo operatorów decyduje się na obsługę branży FMCG. A zdaniem menedżera z ROHLIG SUUS, wysokie wymagania jakościowe odnoszące się nie tylko do punktualnych dostaw, ale również do załadunków w konkretnych okienkach czasowych, a także coraz mniejsze bufory przy załadunkach i rozładunkach (często ich po prostu nie ma), powodują, że sektor FMCG zbliża się niekiedy niemalże do wymagań sektora automotive. ◀

Elżbieta Haber

Bufory, zarówno przy załadunkach i rozładunkach stają się coraz mniejsze, a często ich po prostu nie ma i w tym zakresie sektor FMCG zbliża się niekiedy niemalże do wymagań sektora automotive.



Świadoma budowa przewagi

Krzysztof Cyga, Business Development Manager w ROHLIG SUUS Logistics

Firmy z branży FMCG oczekują by operator logistyczny cechował się elastycznością, przy zachowaniu niskich kosztów, ale bardzo wysokiej jakości. ROHLIG SUUS swoją przewagę we współpracy z klientami, nie tylko w sektorze FMCG, buduje na swoim doświadczeniu, kompleksowości

oferty usług logistycznych oraz na sieci oddziałów w całej Polsce.

Sieć oddziałów ROHLIG SUUS pozwala nam dostarczać towary klientów w ciągu 24h na terenie kraju, a w przypadku dostaw całopojazdowych, pomagają zapewnić powroty poszczególnym transportom, co w konsekwencji umożliwi optymalizowanie kosztów całego procesu logistycznego. Dodatkowo, przewagą operatora logistycznego jest możliwość obsługi jednego klienta z poziomu kilku centrów dystrybucyjnych, bądź fabryk. Mamy przykłady takich rozwiązań u swoich klientów. Taki sam model obsługi klienta w każdej lokalizacji, takie same procedury i możliwość zarządzania transportem w tożsamy sposób, stanowią naszą przewagę.

Coraz większe oczekiwania klientów

Firmy kurierskie o globalnym zasięgu działają podobnie jak operatorzy logistyczni, gdyż obsługują te same branże, ale w nieco innym zakresie. Na przykład UPS zajmuje się m.in. branżą FMCG. Czy spotyka się z tymi samymi problemami co firmy logistyczne? – TSL Biznes pyta Norberta Kręcickiego, dyrektora marketingu UPS Polska.

Na jaką skalę UPS obsługuje branżę FMCG?

UPS oferuje usługi dla wielu sektorów takich jak: handel detaliczny, branża motoryzacyjna, produkcja przemysłowa, high-tech oraz sektor medyczny. W branży FMCG koncentrujemy się na przedmiotach, które muszą zostać szybko dostarczone do sklepów, by klienci mogli zyskać przewagę konkurencyjną na rynku, np. nowe kosmetyki czy perfumy. Pomagamy firmom z branży FMCG zoptymalizować ich

Outsourcing zarządzania łańcuchem dostaw staje się coraz bardziej powszechny, zarówno w Polsce jak i na świecie. Nasi klienci produkujący wyroby jednorazowego użytku coraz częściej traktują profesjonalne zarządzanie i eksploatację łańcucha dostaw jako przewagę strategiczną. Jednym z głównych wyzwań w zarządzaniu produktami szybko psującymi się jest zachowanie spójności i czytelności. Na przykład, przewożąc kwiaty z południowych regionów do konsumentów w takich krajach jak Polska musimy zapewnić odpowiednią temperaturę kontenerów



Norbert Kręcicki

pami internetowymi, jak również stacjonarnymi, dokonywanymi bezpośrednio w sklepie. Ponieważ detaliści cały czas skracają czas dostawy i ulepszają system

UPS pomaga firmom z branży FMCG zoptymalizować ich łańcuch dostaw i dostarcza ich produkty w określonym czasie i odpowiednim stanie.

i stale monitorować stan przesyłek. Naszym zadaniem jest utrzymanie jakości produktów i zagwarantowanie, że przesyłki zostaną dostarczone na czas w Dzień Świętego Walentego, bądź w okresie, gdy ceny detaliczne są wysokie. Co więcej, klientom zapewniamy dostęp do danych, aby byli pewni, że łańcuch chłodniczy nie został przerwany. Jest to niezwykle istotne w przypadku zamrożonych i innych szybko psujących się produktów. Naszą fachową wiedzę czerpiemy z działalności w sektorze medycznym, gdzie musimy dostosować się do licznych przepisów prawnych, które regulują dostawę wrażliwych, szybko psujących się wyrobów medycznych i biologicznych próbek.

Jakie wyzwania stoją przed UPS? Gdzie są punkty newralgiczne?

Wygodą stanowi najważniejszy element schematu związanego zarówno z zaku-

realizacji zamówień, nie ma praktycznie żadnej różnicy pomiędzy zakupami w sklepie, a zamawianiem ich online z dostawą na następny dzień. Decyzja klienta związana z wyborem kanału zakupów zależy od wielu zmiennych i stale rotuje. Podejmuje on ją zarówno w oparciu o swoje osobiste potrzeby, jak również o dostępne dla niego usługi. Niezależnie od tego



Dzięki zwrotnej etykiecie elektronicznej, która może być udostępniana kupującemu przez sklep już w trakcie zakupu, odbiorca paczki ma ułatwiony ewentualny zwrot produktu



Punkty UPS Access Point znajdują się w dogodnych miejscach, np. sklepach i kawiarniach, dzięki czemu zarówno dostarczenie, jak i odbiór paczki jest niezwykle prosty

łańcuch dostaw i dostarczamy ich produkty w określonym czasie i odpowiednim stanie. Ponadto, staramy się usprawnić przepływ informacji o ich produktach i płatnościach w ramach naszej sieci na terenie 220 państw.

Jakie są podstawowe problemy w zarządzaniu dystrybucją produktów szybkozbywalnych? Obsługa, których towarów jest najtrudniejsza?

Niezależnie od tego w jaki sposób konsumenci dokonują zakupów, oczekują ogromnego doświadczenia i znakomitej jakości obsługi.

w jaki sposób konsumenci dokonują zakupów, oczekują ogromnego doświadczenia i znakomitej jakości obsługi. Z myślą o spełnieniu tych oczekiwań UPS przygotował dla swoich klientów rozwiązania, które mają ułatwić życie: usługę UPS My Choice® oraz sieć 1200 alternatywnych punktów odbioru i nadania UPS Access Point™ w Polsce. Punkty UPS Access Point znajdują się w dogodnych miejscach, np. sklepach i kawiarniach, dzięki czemu

mają badawczą comScore raport UPS Pulse of the Online Shopper™, który sprawdził, co wpływa na konsumenta w trakcie zakupów. Dodatkowo poproszono, by w najnowszym badaniu przeprowadzonym na zlecenie UPS wskazano problemy, z którymi spotykają się sprzedawcy detaliczni podczas dostosowywania swojej działalności do potrzeb konsumentów internetowych. W innej ankiecie: UPS Pulse of the Omni-channel, eksperci branży logi-

połączenie usługi nadania i odbioru przesyłki. Ta usługa jest szczególnie cennym rozwiązaniem dla firm z branży handlu detalicznego, nowych technologii, czy też medycznej.

Dzięki usłudze UPS Returns Exchange, kurier UPS dostarcza przedmiot zastępczy, jednocześnie odbierając towar, który ma wrócić do producenta. Kurier pomaga klientowi zapakować zwracany towar w to samo pudełko, w którym przywie-

Potrzebna jest sieć transportowa, wspierana przez platformę informacyjną oraz doświadczonych i profesjonalnych pracowników. Transport produktów jest równie istotny jak posiadanie wiedzy o ich aktualnej lokalizacji.

zarówno dostarczenie, jak i odbiór paczki jest niezwykle prosty. Połączenie tych dwóch usług umożliwia konsumentom dopasować czas dostawy lub odbioru do swojego planu dnia.

Czego firmy z branży FMCG oczekują od operatora logistycznego? Jaka jest jego rola w zdobyciu przewagi konkurencyjnej klienta?

Wiele przedsiębiorstw, a z całą pewnością większość firm zajmujących się handlem detalicznym i branżą FMCG, które poszukują partnera logistycznego, ma bardzo szeroki wybór. Jednak logistyka to coś więcej, niż tylko transport towarów. Potrzebna jest sieć transportowa, wspierana przez platformę informacyjną oraz doświadczonych i profesjonalnych pracowników. Transport produktów jest równie istotny jak posiadanie wiedzy o ich aktualnej lokalizacji.

Nasi klienci z handlu detalicznego muszą również stawić czoła nowym zachowaniom konsumentów, dzięki którym mogą zyskać przewagę strategiczną. W świecie łatwego i stałego dostępu do sieci internetowej oraz szaleńczego tempa zmian technologicznych, zarówno dla konsumentów, jak i detalistów, narodził się „elastyczny klient”. Zmienia on kanały i urządzenia tak, aby jak najlepiej dopasować je do swoich potrzeb podczas zakupu produktów. Informacje i kontrola są najważniejsze, a przez to niezbędne dla sprzedawców, aby zaoferować niemal doskonałe usługi w każdym dostępnym kanale i na każdym urządzeniu. Aby dowiedzieć się o tym, co napędza kupujących online, UPS przygotował wraz z fir-

stycznej z ponad 700 firm zajmujących się handlem detalicznym podzielił się swoimi doświadczeniami związanymi z zachowaniami klientów i trendami w branży. Firmy handlowe w Europie mają sprecyzowane plany restrukturyzacji i inwestycji, by dotrzymać kroku konkurencji. Ponad 30% kadry kierowniczej przyznało, że muszą podołać takim wyzwaniom jak: inwestycje w IT, organizacja logistyki, zrozumienie zachowań klientów oraz odpowiednie zarządzanie operacjami z zakresu omnichannel. Wyniki pokazują, że firmy, aby utrzymać lub zwiększyć udział w rynku sprzedaży detalicznej, który jest coraz bardziej globalny i zdominowany przez podmioty międzynarodowe, muszą wprowadzać innowacje.

Czy UPS zarządza również zapasami i zwrotami partnerów działających w branży FMCG? Jak to działa?

UPS oferuje szeroką gamę usług zaopatrzeniowych i zwrotnych, które umożliwiają szybkie i wygodne zaopatrzenie oraz zwrot towaru, co jest szczególnie istotne w przypadku zakupów online. 64% Polaków kupujących online podała, że bezpłatna dostawa do domu z możliwością darmowego zwrotu najbardziej zachęca ich do zakupów przez internet.

Najprostszym rozwiązaniem jest zwrotna etykieta elektroniczna, która może być udostępniana kupującemu przez sklep już w trakcie zakupu. Dzięki niej odbiorca paczki ma ułatwiony ewentualny zwrot produktu. To rozwiązanie najlepiej sprawdza się na rynku B2C. Z kolei dla rynku B2B, choć nie tylko, proponujemy usługę UPS Returns Exchange, która stanowi



Firmy, aby utrzymać lub zwiększyć udział w rynku sprzedaży detalicznej, który jest coraz bardziej globalny i zdominowany przez podmioty międzynarodowe, muszą wprowadzać innowacje

ziony został produkt zastępczy. Następnie, przesyłka jest wysyłana do pierwotnego nadawcy lub do innej, wskazanej lokalizacji. Narzędzia UPS pozwalają na połączenie możliwości monitorowania przesyłki zastępczej i zwracanej. Konsumenci mogą też otrzymać zawiadomienie o dacie dostawy zastępczego produktu.

Dodatkowo, dzięki usłudze UPS Returns Pack and Collect, klienci mają do dyspozycji trzy rodzaje opakowań UPS do odbioru i zwrotu towaru. Kurier przywozi ze sobą odpowiednie pudełko i etykietę zwrotną, dzięki czemu szybko może zweryfikować, czy jest to produkt przeznaczony do zwrotu. Następnie kurier pomaga w pakowaniu towaru, który zostanie zwrócony do pierwotnego nadawcy za pośrednictwem sieci UPS. Weryfikacja, doświadczenie w pakowaniu oraz specjalnie zaprojektowane opakowania pozwalają zmniejszyć ryzyko uszkodzenia towaru i zagwarantować, że zwracane towary dotrą na miejsce przeznaczenia. ◀

Chiny są gospodarczym liderem, chociażby zajmując pierwsze miejsce pod względem inwestycji w odnawialne źródła energii, będąc przy tym nadal największym emitentem i konsumentem energii i węgla. Jednak to się zmienia i w sposób istotny rozbudowują swoją energetykę

Należy otwierać się na **rynki azjatyckie**

Azja, zwłaszcza Chiny, pełnią coraz większą rolę w naszej wymianie handlowej. W jakim kierunku rozwija się ta współpraca i jaki ma wpływ na rozwój branży TSL? – na pytania naszego miesięcznika odpowiada Janusz Piechociński, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja, wcześniej wiceprezes Rady Ministrów i minister gospodarki.

Jak rozwija się wymiana gospodarcza na linii Europa – Azja i jak to wpływa na branżę TSL?

Świat, zwłaszcza po kryzysie, zmienia się radykalnie szybko. Cykle koniunkturalne są bardzo krótkie, napięcia duże, a największym zagrożeniem w światowej go-

spodarce jest gigantyczna niepewność. Z indeksu szanghajskiego, który obrazuje handel zagraniczny i transport morski między Azją i Europą, czy Stanami Zjednoczonymi, widać że Europa się marginalizuje. Dotyczy to handlu gazem, żelazem, rudami, materiałami i żywnością. Jeszcze w 2010 r. 47% wymiany handlowej Ka-

myśleliśmy, że na świecie będzie brakowało ropy i gazu, a ceny będą na poziomie 160-180 dol. za baryłkę. A teraz baryłka kosztuje pięćdziesiąt kilka dolarów, węgiel w szczytowym momencie zeszłego roku był po 46 dol., a dzisiaj jest po 74-78. Najlepszy czas dla Polski w Europie, ten który miał miejsce po 1989 r., zakończył



W biznesie z Chińczykami nie wolno tylko wyjść z ofertą sprzedaży, ale trzeba także być zainteresowanym tym jakie produkty posiada partner

Chiny już w latach 2013-14 zajęły pierwsze miejsce jeśli chodzi o światową gospodarkę towarową. Tylko one i Indie mają zakładane wskaźniki wzrostu na ponad 5-6-procentowym poziomie. W perspektywie do 2050 r. będą największymi gospodarkami świata.

zachstanu dotyczyło Unii Europejskiej. Dzisiaj jest to tylko 40%, i to mimo rosnącej w Kazachstanie sprzedaży surowców. To Europa sprzedaje mniej towaru Kazachstanowi ze względu na kryzys i inflację w tamtym kraju. Jeszcze 10 lat temu

się w 2014 r., a po kryzysie światowym zmieniły się fundamenty myślenia o gospodarce. Skompromitował się kapitalizm monetarny i wolnorynkowy, więc wielu czołowych ekonomistów szuka narzędzi, które mogłyby zastąpić stare.



Janusz Piechociński

Nie funkcjonują sprawnie ani WHO, ani ONZ i jest odwrót mentalny od budowania nowego światowego ładu w oparciu o umowy o wolnym handlu. Zamiast o mostach i pomostach słyszymy o murach i izolacjonizmie. W tym świecie nie-

pewności jedynie chińska polityka swoim wizjonerstwem, jedwabnymi szlakami proponuje coś nowego. W 2013 r. Chiny po raz pierwszy w historii miały więcej inwestycji w Europie niż Europa w Chinach. Co więcej, Chińczycy przewidując możliwość wybuchu na niespotykaną dotąd skalę wojny handlowej ze światem anglosaskim pozbyli się dolara. Rezerwy walutowe z poziomu 6 bilionów dol. spadły o 4 biliony. W ciągu pół roku największymi wierzycielami Ameryki stali się znowu Japończycy.

Dlaczego z punktu widzenia polskiej gospodarki, zwłaszcza branży TSL, Chiny są dla nas ważne?

Po pierwsze, nie ma wyboru – Ameryka, Europa czy Chiny. Świat przyszłości należy do tych, co rozumieją nowe mechanizmy konkurencji z umiejętnością współpracy na czele w każdym możliwym kierunku. Chiny już w latach 2013-14 zajęły pierwsze miejsce jeśli chodzi o światową gospodarkę towarową. Tylko one i Indie mają zakładane wskaźniki wzrostu na ponad 5-6-procentowym poziomie. W perspektywie do 2050 r. będą największymi gospodarkami świata. W pierwszej dziesiątce będzie też Indonezja, RPA i też Brazylia, mimo tego że ostatnio jest w fazie kryzysu. Ożywiła się również gospodarka amerykańska i w północnej części Europy, w tym w Polsce. Nie można tego powie-

Stworzeniu Jedwabnego Szlaku przyświecał nie tylko cel polityczny, ale też mechanizm pobudzania prowincji północno-zachodnich Chin. Zdecydowano, że znaczną część importu powinny realizować firmy spedycyjno-logistyczne mające kapitał chiński.

Teleroute

Jedna z wiodących, europejskich giełd ładunków i pojazdów

>45% ładunków krajowych w 2017 r.



dzień o Włochach, Hiszpanii i Grecji. Do tego postępuje koncentracja władzy i kapitału. Ale to Chiny są liderem, chociażby zajmując pierwsze miejsce pod względem inwestycji w odnawialne źródła energii,



Musimy otwierać się na nowe rynki, w tym azjatyckie, nie tylko sprzedając produkty, ale także usługi, w tym transportowe, bo jesteśmy potęgą w międzynarodowym transporcie drogowym. Polskie PKP Cargo jest drugi przewoźnikiem towarowym w UE

będąc przy tym nadal największym emitentem i konsumentem energii i węgla. Jednak to się zmienia i w sposób istotny rozbudowują swoją energetykę.

Jakie wnioski płyną dla polskiej przedsiębiorczości?

Musimy otwierać się na nowe rynki, w tym azjatyckie, nie tylko sprzedając produkty, ale także usługi, w tym transportowe, bo

żeby one się rozwijały, trzeba mieć co importować i eksportować, a także odpowiednią infrastrukturę. A od pięciu lat polska administracja nie wygenerowała zapowiadanego ruchu jeśli chodzi o obsługę Wschodu. Na poziomie polityki, biznesu trzeba być świadomym, że trwa wyścig z czasem. Jeśli nie podejmiemy odpowiednich działań, obsługę logistyczną węgierskiej i słowackiej, czeskiej, ukraińskiej i białoruskiej gospodarki, którą świadczy w porcie w Gdańsku, przejmie Konstancja czy Odessa. Może się tak stać dzięki bardzo niskim taryfom przewozowym. Rywalizacja trwa i jeśli będziemy nieaktywni, przegramy. A często wystarczą tylko małe zmiany w przepisach. Gdy byłem ministrem gospodarki wprowadzenie czwartej tranzytu deregulacyjnej, tzw. pakietu portowego, skróciło obsługę kontenera w polskich portach poniżej 4 godz. Natomiast ci, którzy korzystają z Hamburga wolą nadal clić się w Czechach, bo u nas jest to skomplikowany, długotrwały proces.

Czy jednak większą konkurencją niż państwa europejskie nie są dla nas Chiny?

Owszem, inwestują one w Nowy Jedwabny Szlak, a właściwie w jedwabne szlaki, gdyż wiele jest tworzonych i jeszcze na poziomie operacyjnym i biznesowym nie wiadomo, który jakie będzie przynosił zyski. Jeśli ten przechodzący przez Polskę będzie najbardziej opłacalny, to wygramy. Ale kapitał chiński nie tylko zaczyna dominować na kolei, ale wchodzi wszędzie – przejął Pireus, jest na Morzu Śródziemnym i w Rotterdamie. Tylko Niemcy nie wpu-

wano, że znaczną część potrzebnego Chinom importu powinny realizować firmy spedycyjno-logistyczne mające kapitał chiński. Przewidziano dla nich wsparcie z budżetu i korzystne taryfy. Od granicy chińskiej co 1000-1500 km tworzone są centra spedycyjno-logistyczne. Najbliższe Polski znajduje się Kamień Wielki w Mińsku Białoruskim. Wyłożono na jego budowę 8 mld dolarów. W ciągu ostatnich 2-3 lat udziały kapitału chińskiego w Kachachstanie przekroczyły 22 mld. dol.

Na te rozwiązania brak jest z naszej strony odpowiedzi i oferty. Chińczycy zaczynają dominować wszędzie, a polskie firmy są odsuwane od inwestycji. Czarnogórska Rada ds. Prywatyzacji anulowała OT Logistic przetargi na sprzedaż udziałów w Porcie w Barze oraz przewoźniku kolejowym AD Montecargo, więc nie będzie można ich sprywatyzować. Natomiast między Belgradem a Budapesztem będzie wybudowana za chińskie pieniądze nowa kolej. Nie możemy czuć się usatysfakcjonowani tym co robiliśmy dotąd, tylko zwiększać nasze zaangażowanie w nowe procesy i inicjatywy na każdym poziomie: politycznym i biznesowym.

Czy obecna sytuacja wynika z braku naszych umiejętności i wiedzy?

Nie jest tajemnicą, że zmarnowaliśmy wiele kontraktów z polskim jabłkiem na Azję, bo wysłaliśmy nie takie jabłko – w złym momencie było zerwane, źle schłodzone i zapakowane. Wynikało to z braku doświadczenia, gdyż do tej pory sprzedawaliśmy je w Europie i okolicach, gdzie przewóz trwa do 20 dni. A transport do Chin

Każdy polski przedstawiciel biznesu jest ambasadorem Polski. Jeśli jego transakcja będzie udana to rozwija się partnerstwo po obu stronach. Jeśli nie – to my tracimy wiele. Kluczowe jest to ile będzie tych powiązań, w ilu cyklach kooperacyjnych jesteśmy.

jesteśmy potęgą w międzynarodowym transporcie drogowym. Polskie PKP Cargo jest drugi przewoźnikiem towarowym w UE. Jednak w dalszym ciągu nie jesteśmy usatysfakcjonowani z tego co dzieje się w obsłudze ruchu tranzytowego wschód-zachód i północ-południe. Sławków w dalszym ciągu żyje bardziej z obsługi kierunku północ-południe niż wschód-zachód.

Sukcesem zakończył się program pobudzenia polskich portów. Aczkolwiek,

ścił go do swoich portów. W zeszłym roku na Węgrzech kapitał chiński zainwestował 2,4 mld, w Rumunii 700 mln, w Polsce połowę tej kwoty.

Wróćmy do Jedwabnego Szlaku.

Stworzeniu Jedwabnego Szlaku przyświecał nie tylko cel polityczny, ale też mechanizm pobudzania prowincji północno-zachodnich Chin, które wolniej rozwijają się niż pacyficzno-oceaniczne. Zdecydo-



Po zeszłorocznej zapaści transport kontenerowy zaczął się rozwijać w Europie, w dużej mierze dzięki wymianie z Chinami. Konteneryzacja gospodarki pociąga za sobą zmiany w infrastrukturze. Dlatego tak ważny jest terminal w Łodzi

to ponad 60 dni razem z załadunkiem. Dlatego muszą być inne rozwiązania, inny kontenery, co generuje wyższe koszty. Po zakończonym sezonie razem z grupą transportowców i sadowników musimy zrobić pełny audyt i poprawić parę rzeczy.

Czyli nie jest tak łatwo wejść na rynek chiński jakby się wydawało?

Ogromną barierę stanowi różnica pomiędzy mentalnością polską i chińską. Odbiorcom z Chin czy Azji do głowy nie przychodzi, że można wysłać towar, którego nie ma na specyfikacji. Jak się obiecało, że ma być konkretne pudełko tekturowe to musi być z zakontraktowanej tektury, z uzgodnionym rysunkiem, z wydrukiem w wybranym odcieniu farby. Jeśli Chińczycy stwierdzą, że 3% pudełek było krzywych, 2% jabłek bez ogonka, w 7% podstawek tekturowych dziurki były nie takie jak obiecano, a w 6% przewozów nawaliła logistyka, to znaczy, że Polacy chcieli ich oszukać. I nie pomoże argument, że zjedziemy z ceny o 1 tys. dolarów. Jeśli trafią się jeszcze 2-3 transporty, przy których ktoś będzie stawiał zarzut, że zastosowano pestycydy, albo że jabłko jest skurczone i miękkie lub czarne w środku, to może być katastrofa.

Poza tym, my już przy pierwszym spotkaniu chcemy robić interesy, a Chińczycy najpierw muszą nas poznać. My w tym czasie już sześć kontraktów chcielibyśmy podpisać. Polsko-Azjatycką Izbę Handlową zakładałem z myślą, że mogą pomóc polskim przedsiębiorcom, bo nieco znam ten rynek. Przez dwa tygodnie byłem w Chinach w ramach święta jabłka. Teraz Chińczycy przyjeżdżają do Europy i za chwilę będę na spotkaniu biznesu europejskiego i chińskiego w Brukseli. To ułatwia poznanie nie tylko przedstawicieli tego państwa, ale i produktów, a także przedstawienie tych naszych, rodzimych. Trzeba też pamiętać, że w biznesie z Chińczykami nie wolno tylko wyjść z ofertą sprzedaży, ale trzeba także być zainteresowanym tym jakie produkty posiada partner.

Czyli wchodząc na ten rynek potrzeba dokładnie poznać zasady prowadzenia biznesu...

Tak. A utrzymanie przedstawiciela handlowego dobrej jakości przez dobrą firmę kosztuje między 500 tys. a 1 mln zł rocznie. Ile polskich firm na to stać? A ile kosztuje wejście na tamten rynek tylko jednego produktu?

Najpierw trzeba zainwestować, chociażby w certyfikat. Praca nad nim trwa



Zapraszamy efekt wizyty prezydenta Chin Xi Jinpinga w Polsce, która zrobiła w Chinach więcej dobrego pod względem rozpoznawalności Polski i Polaków oraz naszej gospodarki, niż wszystkie wizyty przedstawicieli naszych władz w Chinach i udziału w targach

często 1-2 lata. Mówi się, że wprowadzenie polskiego jabłka na rynek chiński było wielkim sukcesem. Od września do końca grudnia zeszłego roku sprzedaliśmy 400 t. W tym czasie na rynku niemieckim straciłmy 20 tys. t.

Warto podkreślić, że każdy polski przedstawiciel biznesu jest ambasadorem Polski. Jeśli jego transakcja będzie udana to

półroczu, więc są coraz bardziej niezależne. Adidas natomiast ściąga maszyny do Europy, bo chiński pracownik kosztuje już 450 dol. Zmienia więc się rynek i zapotrzebowanie na transport.

Czy naszą odpowiedzią na to wszystko ma być wybudowanie muru? Na razie patrzymy na to punktu widzenia PKB i koncentrujemy się przede wszystkim na wy-

Jeśli zmniejszy się eksport, np. do Kazachstanu, to firmom transportowym praca na tym odcinku przestanie się opłacać. Zmniejszy się zapotrzebowanie na samochody, naczepy, przyczepy, kontenery. Straci m.in. na tym nasz rodzimy Wielton.

rozwija się partnerstwo po obu stronach. Jeśli będzie nieudana, nie ważne z czyjej winy, to my tracimy wiele. Kluczowe jest to ile będzie tych powiązań, w ilu cyklach kooperacyjnych jesteście.

Ale polski kapitał wchodzi na rynki azjatyckie, nie tylko z polskimi jabłkami.

To prawda. Konspol buduje zakład przeróbki kurczaka w Indonezji. Jedna z firm energetycznych wygrała w tym kraju kontrakt na budowę elektrowni. Z drugiej strony Indie mówią, że do 2018 r. ograniczą do zera import mocznika, a to oznacza, że Azoty powinny przygotować się do tych zmian. Na dodatek Chiny dokonały istotnego wzrostu produkcji stali w tym

mianie towarowej. Jednak trzeba też brać pod uwagę, że jeśli zmniejszy się eksport, np. do Kazachstanu, to firmom transportowym praca na tym odcinku przestanie się opłacać. Zmniejszy się zapotrzebowanie na samochody, naczepy, przyczepy, kontenery. Straci m.in. na tym nasz rodzimy Wielton.

Jednak czasem pozornie drobne rzeczy zmieniają sytuację. Wystarczyło połączenie LOT-u do Japonii i ruszył się eksport. Za chwilę będzie Kazachstan. Z drugiej strony polskim przedstawicielom odebrano status paszportu dyplomatycznego, w ramach reformy likwidującej PAIiIZ i powstania w tym miejscu PAIH. Jest zapowiedź, że w ciągu trzech lat nastąpi zmiana nie tylko sztyldów, ale i ludzi, mimo tego, że na rynku azjatyckim wielką wartością jest rozpoznawalność.

Czy eksport do Azji się rozwija?

Tak. Mała butelka polskiej wody sprzedaje się w Chinach z 60-procentową rentownością. Za chwilę będzie ona we wszystkich hotelach. Jednak na świecie jesteśmy najbardziej konkurencyjni w rolnictwie. I musi nas martwić zeszły rok, bo eksport wzrósł tylko o 1,2%, a import o 4%. Jeszcze mamy nadwyżkę handlową, ale dużo mniejszą niż wcześniej. A zeszły rok był dobry dla eksporterów ze względu na dewaluację dolara. Stracił on 10% w stosunku do złotego. Eksporem z Polski zajmuje się w tej chwili 50-55 tys. firm, jednak dla większości rynkiem zbytu jest Unia.

Kto przewozi te towary?

W sektorze TSL mamy ciekawe firmy z polskim kapitałem, często rodzinnym. Niestety ich potencjał jest mały. Bardzo często jest to 20, 30, 100 osób. To oni funkcjonują obok graczy ponadnarodowych. Jeżeli nastąpi zachwianie koniunktury to mają najmniejsze szanse na utrzymanie się na rynku, mimo że są innowacyjni, nowoczesni, mogą pracować po 16 godz. na dobę i mają niższe marże.



Każda nasza firma i inwestycja jest drobną śrubką, która pracuje w tym samym mechanizmie. Kończy się gospodarka, w której wystarczyło tylko mieć dobry towar i pieniądze. Za chwilę nie będzie transakcji kupna czy sprzedaży, jeśli nie będzie inwestycji i ciągu kooperacyjnego

Na trasie Polska – Azja na popularności zyskują kontenery. Jeszcze w zeszłym roku odnotowano spadki przewozów w transporcie intermodalnym, a dziś brakuje różnych kontenerów i jeśli ktoś ma „nóż na gardle” musi zaproponować przewoźnikom 3-4-krotne ceny. Skąd ta zmiana?

Rzeczywiście w zeszłym roku spektakularnym wydarzeniem było ześlomowanie największego w historii kontenerowca i upadek siódmego co do wielkości przewoźnika kontenerowego, pochodzącej z Korei firmy Hanjin Shipping. Maersk wycofał się z zamówionych kontenerowców i kupił te po upadłych spółkach. Zmieniła

Zeszły rok był dobry dla eksporterów ze względu na dewaluację dolara. Stracił on 10% w stosunku do złotego. Eksporem z Polski zajmuje się w tej chwili 50-55 tys. firm, jednak dla większości rynkiem zbytu jest Unia.

się też geografia światowych przewozów, bo druga nitka Kanału Sueskiego i druga nitka Kanału Panamskiego otworzyła rynki na nowo. Poprzednio na tego typu zmiany trzeba było pokolenia, a teraz w ciągu tygodnia na całym świecie „czkawką odbija się” na indeksie szanghajskim to co się wydarzy w transporcie i handlu międzynarodowym.

Po zeszłorocznej zapaści transport kontenerowy zaczął się rozwijać w Eu-

czy grunty PKP w Łodzi lub w Kutnie. Województwo łódzkie dla nich jest jedynie punktem. Więc, jeśli nie chcemy tych gruntów przeznaczać pod terminal, to natychmiast należało dać alternatywną propozycję. Wtedy mówi się, że znaleźliśmy lepsze miejsce i dodatkowe 40 ha na rozbudowę terminala. A tak poszedł

sygnał, że nie damy gruntów, które były już przygotowane, bo was nie chcemy. Straciliśmy już trzy miesiące. Co więcej, zaprzepaszczamy efekt wizyty prezydenta Chin Xi Jinpinga w Polsce, która zrobiła w Chinach więcej dobrego pod względem rozpoznawalności Polski i Polaków oraz naszej gospodarki niż wszystkie nasze dotychczasowe działania – wizyty przedstawicieli naszych władz w Chinach i udział w targach. Szum medialny w Chinach z powodu wizyty prezydenta Xi był bardzo duży. Mówiono, że Polska to przyjazny, dobry, ciekawy kraj, z dobrą gospodarką, w którym warto inwestować. To były słowa, które w czerwcu 2016 r. popłynęły z chińskich mediów do blisko 1,5 mld Chińczyków.

I będzie terminal w Polsce?

Tego jeszcze nie wiemy. Jednak warto pamiętać, że każda nasza firma i inwestycja jest drobną śrubką, która pracuje w tym samym mechanizmie. Kończy się gospodarka, w której wystarczyło tylko mieć dobry towar i pieniądze. Za chwilę nie będzie transakcji kupna czy sprzedaży, jeśli nie będzie inwestycji i ciągu kooperacyjnego. Trzeba znaleźć partnera, z którym założy się spółkę zależną, bo inaczej nie wejdzie się na rynek. Nawet konkurenci powinni znajdować obszary, w których powinni współpracować. Inaczej tak się dzieje jak z mlekiem w proszku. Polskie mleczarnie przyzwyczyły odbiorców, że jak wyślą oni cztery oferty do czterech mleczarni, to któraś zejdzie z ceny. I tak się stało w zeszłym roku. Tegoroczna oferta, którą wysyłano, była już na cenę minimalną. Mleko jest więc sprzedawane przez polskie mleczarnie po zaniżonej cenie. ◀

ropie, w dużej mierze dzięki wymianie z Chinami. Konteneryzacja gospodarki pociąga za sobą zmiany w infrastrukturze. Dlatego tak ważny jest terminal w Łodzi, którego budowę wstrzymał minister obrony narodowej Antonii Macierewicz. Z punktu widzenia Chińczyków nie ma znaczenia czy jest to miejsce z gruntami Agencji Mienia Wojskowego,

Nowy Jedwabny Szlak

Jedwabny Szlak niemal od zarania dziejów, dokładnie od III wieku p.n.e., był chińskim „oknem na świat”, najważniejszym traktem łączącym Państwo Środka z Bliskim Wschodem i Europą. Przez setki lat przemieszczały się na nim karawany kupców, którzy oprócz jedwabiu transportowali także inne towary, tworząc oprócz kontaktów handlowych, podstawy wzajemnej wymiany kulturowej i naukowej. W połowie XVII w., kiedy uruchomiono morskie połączenie Europy z Chinami, ten pradawny, lądowy szlak komunikacyjny zaczął jednak coraz bardziej tracić na znaczeniu, przekształcając się w jedną z wielu azjatyckich tras komunikacyjnych.

Dynamicznie rozwijające się współczesne Chiny nie zamierzały jednak rezygnować z ogromnego potencjału gospodarczego dawnego Jedwabnego Szlaku. 7 września 2013 r. przewodniczący Komunistycznej Partii Chin Xi Jinping, podczas wizyty w Kazachstanie, przedstawił koncepcję ożywienia dawnego traktu. Nowy Jedwabny Szlak, w ambitnych planach chińskich przywódców, rozbudowane wzdłuż niego trasy

przekroczyć mogą – według wstępnych szacunków ekspertów – dwunastokrotnie powojenny Plan Marshalla.

Z Chin do Niemiec

Według tej koncepcji szlak kolejowy zaczyna się w mieście Chongqing w południowo-zachodnich Chinach, następnie prowadzi do Urumczy w północno-zachodnich rejonach ChRL, a następnie przez Dostyk

gości 10 tys., wiedzie z Pekinu i chińskich prowincji północnych do Niemiec, przez Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę. Korytarz ten, wg chińskiej koncepcji, powinien być powiązany z funkcjonującymi już połączeniami. W Polsce łączy się on z korytarzem sieci bazowej Morze Północne – Morze Bałtyckie i nakładającym się na niego korytarzem towarowym.

Według danych dziennika „China Daily”, od momentu uruchomienia w kwietniu 2013 r. połączenia z Czengdu, stolicy prowincji Syczuan, do Europy, do końca 2015 r. dotarło 300 pociągów, przewożąc ponad 38 tys. towarów, wartych 1 mld dol. W 2016 r. składów było 400, a na 2017 r. strona chińska zaplanowała ich już około tysiąca. Inauguracyjny pociąg, składający się z 22 wagonów, przewożących głównie części samochodowe i elektronikę, dotarł na stację towarową Łódź Olechów. Zwiększające się z roku na rok połączenia z Chin do Polski i dalej do kilku krajów europejskich (oprócz Niemiec są to Czechy, Słowacja i Austria), dotowane są w znacznej mierze przez lokalne władze chińskich miast i prowincji, stąd pociągi z tego kierunku bywają na ogół w pełni załadowane. Gorzej wygląda to w kierunku odwrotnym. Ocenia się, że eksport polskich produktów do ChRL jest kilka razy mniejszy niż import.

Kursujące obecnie pociągi na trasie Chiny-Niemcy i powrotnej obsługuje głównie spółka PKP Cargo, przy czym od pewnego czasu wagony tego przewoźnika docierają do stacji docelowych w Niemczech. Obecnie obsługuje ona 20 połączeń

Rozbudowane wzdłuż Nowego Jedwabnego Szlaku trasy kolejowe i morskie stanowią swój kręgosłup ogromnej infrastrukturalnej sieci obejmującej 60 państw Azji i Europy, wytwarzających wspólnie około 70% światowego PKB.

kolejowe i morskie stanowią swój kręgosłup ogromnej infrastrukturalnej sieci obejmującej 60 państw Azji i Europy, wytwarzających wspólnie około 70% światowego PKB. Związane z nią nowe inwestycje, liczone w setkach miliardów dolarów

w Bramie Dżungarskiej, kazachską Astanę, Jekaterynburg, Niżny Nowogród, Homel, Brześć do Polski (Małaszewicz i Łódź, w których mają się znajdować huby logistyczno-przeładunkowe do kolejnych krajów Europy). Szlak kończy się w Duisburgu. Jego długość to 11.179 km. Szacowany koszt całego przedsięwzięcia wynosi od 60 do 100 mld dol. Obecnie kolejowy transport między ChRL a Europą odbywa się trzema trasami. Kontenery przewożone są drogą morską z portów na wschodzie Chin do rosyjskiego Wostku, przez Rosję, Białoruś do Niemiec. Długość tej trasy to ok. 11 tys. km. Korytarz północny, o dłu-



Dla PKP Cargo Nowy Jedwabny Szlak jest głównym kierunkiem rozwoju przewozów kontenerowych. W 2016 r. drogą lądową z/do Chin przewieziono o 102% więcej towarów (mierzonych masą) niż w 2015 r.

Od uruchomienia w kwietniu 2013 r. połączenia z Czengdu, stolicy prowincji Syczuan, do Europy, do końca 2015 r. dotarło 300 pociągów, przewożąc ponad 38 tys. towarów, wartych 1 mld dol. W 2016 r. składów było 400, a na 2017 r. strona chińska zaplanowała ich już około tysiąca.

Nowy Jedwabny Szlak – główny kierunek wzrostu przewozów kontenerowych



Główne porty chińskie:

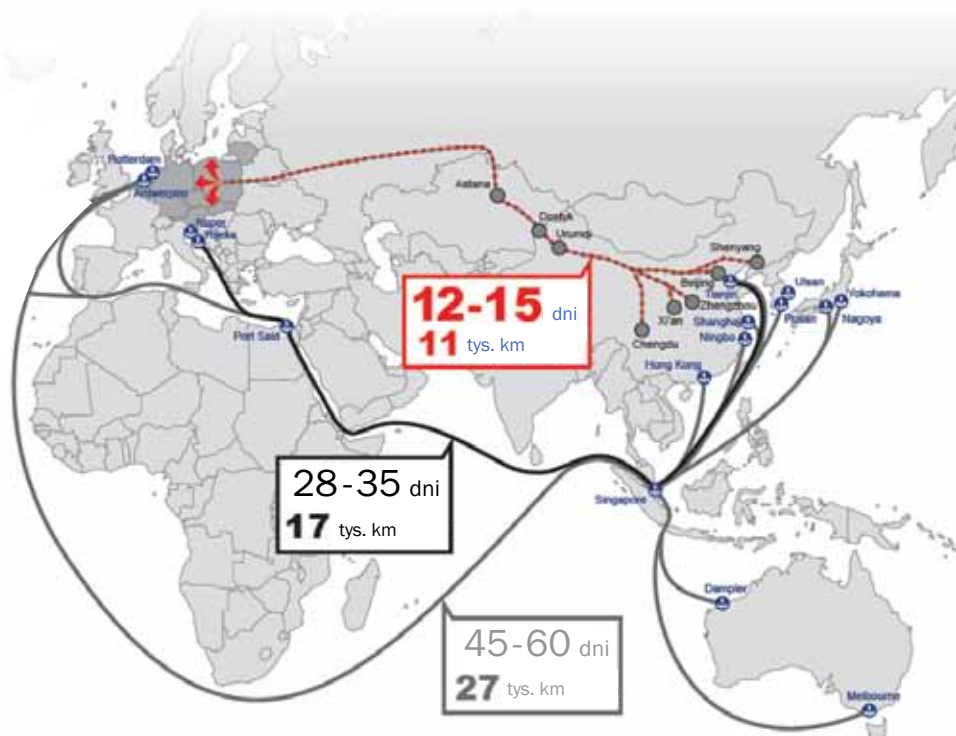
Shanghai

Tianjin

Hong Kong



Kursujące obecnie pociągi na trasie Chiny-Niemcy i powrotnej obsługuje głównie spółka PKP Cargo, przy czym od pewnego czasu wagony tego przewoźnika docierają do stacji docelowych w Niemczech



między Chinami a Europą w każdym tygodniu. Jest też właścicielem największego terminala w Małaszewiczach, gdzie z szerokich torów na tory o szer. 1435 mm przeładowywane są prawie wszystkie kontenery transportowane z Chin do Europy. Kolejowi eksperci podkreślają, że Polska nie powinna być tylko krajem tranzytowym dla przewozów Nowym Jedwabnym Szlakiem, a obok Małaszewicz, hubem multimodalnym mogłaby stać się Łódź, stanowiąc jeden z ważnych punktów kolejowego Jedwabnego Szlaku.

Czekając na terminal w Łodzi

Terminal taki mógłby powstać na terenie 33-hektarowej działki należącej do Agencji Mienia Wojskowego. Operator logistyczny Hatrans, będący przedstawicielem chińskiego operatora, który obsługuje połączenie z Łodzią, założył w tym celu spółkę *joint venture* z Chińczykami (pisaliśmy o tej sprawie szerzej w nr 2/2017 „TSL Biznes”). Na teren objęty w 2015 r. specjalną strefą ekonomiczną, Agencja ogłosiła przetarg. Nagle wstrzymanie procedury przetargowej pod koniec listopada 2016 r. zahamowało cały ten proces. Od wielu tygodni trwają rozmowy stron zainteresowanych budową terminala. Realna pozostaje wciąż groźba wycofania się strony chiń-

Polska nie powinna być tylko krajem tranzytowym dla przewozów Nowym Jedwabnym Szlakiem, a obok Małaszewicz, hubem multimodalnym mogłaby stać się Łódź, stanowiąc jeden z ważnych punktów kolejowego Jedwabnego Szlaku.

skiej z planowanej inwestycji i zrealizowania jej w Niemczech, Czechach, Słowacji lub w Austrii.

Problemy takich nie ma PKP Cargo. Dla spółki tej Nowy Jedwabny Szlak jest głównym kierunkiem rozwoju przewozów kontenerowych. W 2016 r. drogą lądową z/do Chin przewieziono o 102% więcej towarów (mierzonych masą) niż w 2015 r. Liczba pociągów na tej trasie zwiększyła się o 34%. Obsługiwały one siedem połączeń: z Suzhou do stacji towarowej Warszawa Praga, z Chengdu do Łodzi Olechów, z Zhengzhou do Hamburga, i z tego samego miasta do Pardubic i Rheinhausen oraz z Tuanjiecun do Herne. Ostatnio, 10 kwietnia w Szanghaju prezes PKP Cargo Maciej Libiszewski i prezes Worldwide Logistics Group Jacky Lim podpisali porozumienie o zacieśnieniu współpracy, które umożliwi utworzenie struktur PKP Cargo w Chinach. – *Aby liczyć się na rynku międzyna-*

rodowej logistyki, powinniśmy współtworzyć i rozwijać globalne multimodalne łańcuchy dostaw typu door-to-door z Chin do Europy, nie tylko poprzez naszą logistykę w Europie Środkowej, ale również aktywne działania na rynku chińskim,(...). W tym kontekście obecność PKP Cargo w Chinach wzmocnia pozycję spółki na euroazjatyckim rynku przewozów kolejowych – podkreśla prezes Maciej Libiszewski. – Dzięki współpracy z uznanym podmiotem WWL, PKP Cargo szybko będzie mogło zaistnieć ze swoją ofertą w ponad 30 najważniejszych rejonach logistycznych Chin – dodaje.

Wielka Gra

Większość przewoźników kolejowych i operatorów logistycznych dostrzega i docenia szanse jakie dla ich rozwoju stwarza inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku. Projekt ten zakłada wybudowanie w naj-

Sukcesywny rozwój współpracy z Chinami



Owocny rozwój współpracy z Chinami
dane za 2016 rok zmiana r/r

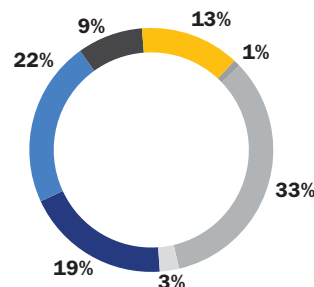
Struktura uruchomionych połączeń
dane za 2016 r. wg pracy przewozowej



+34% pociągów

+132% UTI

- Suzhou – Warszawa Praga
- Chengdu – Łódź Olechów
- Zhengzhou – Hamburg Billwerder
- Zhengzhou/Erlan – Hamburg Waltershof
- Zhengzhou – Pardubice
- Zhengzhou/Chongqing/Tuanjieun – Rheinhausen
- Tuanjieun – Wanne Eickel (Herne)



blizszych 8-10 latach rozległej sieci transportowo-logistycznej pomiędzy Europą i Azją. Bazować ma ona na sieci połączeń kolejowych dużych prędkości, niezbędnych połączeniach drogowych, licznych centrach logistycznych i realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych. Pod koniec 2014 r. władze w Pekinie zapowiedziały utworzenie specjalnego funduszu Jedwabnego Szlaku z kapitałem 40 mld dol. Powstał także

dla tamtejszych inwestorów najbardziej atrakcyjnym krajem, spośród całej środkowowschodniej 16-tki. Naszym atutem jest wielkość kraju i jego centralne położenie w Europie, pozwalające w przyszłości odgrywać rolę bramy do Europy Zachodniej. Wszystko to przemawia za aktywnym uczestnictwem Polski w przedsięwzięciu, które już teraz specjaliści określają epokowym w gospodarczej historii świata.

z Rosją i z Chinami, która zakłada wyeliminowanie w obszarze euroazjatyckiego wpływów Stanów Zjednoczonych oraz zlikwidowania jako niepodległego podmiotu Polski.

Wojciech Jakóbiak, analityk Instytutu Jagiellońskiego, nawiązując do perspektywy wykorzystania terminala w Łodzi w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, ostrzega – *Chiny chcą na nas zarobić i jeśli się dobrze przygotujemy, nie zarobią naszym kosztem, ale z zyskiem dla Polski. Należy jednak uważać, aby Chiny nie wykorzystwały państw Nowego Jedwabnego Szlaku do osłabienia obozu zachodniego.*

Z kolei publicysta OKO.press Jakub Majmurek pisząc o tym szlaku 29 stycznia 2017 r. zauważał: – *Krytycy tej inicjatywy wskazują na związane z nią liczne ryzyka. Sam stopień komplikacji inwestycji czyni ją podatną na wszelkiego rodzaju ekonomiczne i polityczne niestabilności. A tych, w obszarach, przez które przebiega szlak nie brakuje. Tym niemniej, dla Polski inwestycje związane z udziałem w Szlaku są szansą na przyciągnięcie chińskich pieniędzy, rozwój infrastruktury, intensyfikację wymiany handlowej z Państwem Środka. Warto więc nam uczestniczyć w tej wielkiej gospodarczej i geopolitycznej grze, rozpisanej na wiele lat i setki miliardów dolarów.* ◀

Franciszek Nietz

Naszym atutem jest wielkość kraju i jego centralne położenie w Europie, pozwalające w przyszłości odgrywać rolę bramy do Europy Zachodniej. Wszystko to przemawia za aktywnym uczestnictwem Polski w przedsięwzięciu.

Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych. Większość udziałów w nim należy do Chin, ale jego członkami są, oprócz Polski, Wielka Brytania, Szwajcaria, Dania, Szwecja, Norwegia oraz Islandia.

Udział naszego kraju w tym banku, podobnie jak w całym projekcie Nowego Jedwabnego Szlaku, nie jest przypadkowy. Polska, co podkreśla strona chińska i co potwierdzają dane statystyczne, jest

Temu przekonaniu towarzyszą, mniej lub bardziej otwarcie wyrażany umiar czy sceptycyzm niektórych ekspertów i analityków. I nie chodzi tu tylko o dość kuriozalną wypowiedź Antoniego Macierewicza z grudnia 2015 r. Przypomnijmy, że w rozmowie z internetową telewizją Goniec.tv w Toronto stwierdził on, że Jedwabny Szlak jest – *częścią całościowej koncepcji porozumienia Europy Zachodniej*

DHL Global Forwarding

– lider usług transportu kolejowego z Azji

Wymiana handlowa pomiędzy Europą a Chinami dynamicznie rośnie. W ostatnim roku łączny wolumen przewiezionych towarów pomiędzy tymi rejonami świata wyniósł 17 mln TEU. Z tego, ponad 99% dostaw odbywało się drogą morską. Jednak na znaczeniu bardzo szybko zyskuje transport kolejowy z i do Chin.

Ocenia się, że w 2016 r., w skali całej Europy łączny wolumen wyniósł na tym kierunku blisko 70 tys. TEU, co stanowiło około 2-krotny wzrost rok do roku. Transport takiej ilości kontenerów zapewniło około 1600 pociągów, co oznacza średnio ponad 30 pociągów tygodniowo.

proporcja powoli przesuwa się w kierunku eksportu, który w poprzednich latach ledwie rączkował. Ocenia się, że dziś połączenia kolejowe w eksporcie znajdują się w tym samym miejscu, w którym import był 2 lata temu – zarówno pod względem ilości *routingów* jak i wolumenu. Warto zaznaczyć, iż 2016 był pierwszym rokiem, w któ-

Udział importu w wolumenie towarów przewiezionych na trasie Azja – Europa wynosi ok. 68%. 32% przypada na połączenia eksportowe do Azji. Ta proporcja powoli przesuwa się w kierunku eksportu, który w poprzednich latach ledwie rączkował.

Wg szacunków DHL Global Forwarding udział importu w tym wolumenie to mniej więcej 68%, podczas gdy 32% przypada na połączenia eksportowe do Azji. Ta

rym funkcjonowały stabilne i regularne połączenia eksportowe przez całe 12 miesięcy.

W Polsce i krajach europejskich

Udział DHL Global Forwarding w rynku europejskim w przewozach kolejowych szacujemy na kilkanaście procent, w Polsce nawet na więcej. Wolumen obsługiwany przez naszą firmę od kilku lat z roku na rok się podwaja. Warto wspomnieć, że rynek polski jest bardziej nasycony, niż rynki pozostałych państw europejskich, gdzie procentowo notujemy wyższe niż w Polsce wzrosty wolumenowe.

Krajami europejskimi o największych wolumenach w przewozach kolejowych z Chin są, poza Polską, Niemcy, a dalsze miejsca zajmują Holandia, Węgry, Francja. Szybszy, niż w Polsce wzrost wolumenów przewożonych drogą kolejową widoczny jest tam najbardziej w eksporcie. Zwłaszcza w szczycie sezonu, przez jaki przechodziliśmy w marcu i kwietniu, eksporterzy europejscy potrafili szybko podjąć decy-



Michał Kołodziejski

DHL Global Forwarding

- ▶ Jest pionierem usług transportu kolejowego z Azji, przez lata wyznaczał trendy i nadawał kierunek innowacjom. W ostatnim roku obserwowaliśmy zwiększenie dostępności frachtu kolejowego, który przestał być już usługą niszową. Oferowany jest przez coraz szersze grono firm logistycznych, zarówno w zakresie pełnych kontenerów jak i drobnicy kolejowej. To przyczynia się do jego dalszej popularyzacji oraz wprowadzenia większej konkurencji, a co za tym idzie do spadku cen.
- ▶ Mimo rosnącej konkurencji na rynku usług transportu kolejowego DHL Global Forwarding w dalszym ciągu wyróżnia się kompleksowością usług, ilością dostępnych połączeń, innowacyjnością projektów jak również kilkuletnim doświadczeniem na tym wciąż młodym rynku.
- ▶ Bardzo wymiernymi korzyściami jakie oferuje jest uruchomiony ostatnio dedykowany skład DHL Global Forwarding (*block train*) na trasie Chengdu – Łódź, a także trzy własne konsolidacyjne linie drobnicowe (*direct box*) – dwie do Polski i jedna do Hamburga. Dzięki temu firma może zagwarantować klientom alokację nawet w okresie szczytu sezonu, gdy inni spedytorzy nie dysponują miejscem.

zję o przejściu z transportu morskiego na transport kolejowy. Dla polskich eksporterów nie było to tak naturalne, bowiem koszt transportu w większości branż stanowi w dalszym ciągu wysoką barierę. W Polsce natomiast obserwujemy zdecydowanie silniej rozwijający się rynek drobnicy kontenerowej, podczas gdy inne kraje europejskie notują mocniejsze wzrosty we frachcie pełnokontenerowym.



Skrócony czas tranzytu w transporcie kolejowym w porównaniu z frachtem morskim daje szybszy dostęp do towaru i pozwala realizować wyższą marżę na produkcji, daje oszczędności magazynowe i przede wszystkim zmniejsza kapitał obrotowy niezbędny do obsługi importu

Dla kogo rozwiązania kolejowe?

Połączenia kolejowe stanowią alternatywę dla transportu morskiego oraz lotniczego. Transport kolejną jest tańszy niż transport powietrzny, jednak jeśli chodzi o czas, to kolej nigdy nie będzie dla niego konkurencyjna.

Naturalnie predysponowanym rynkiem docelowym dla usług kolejowych jest branża *high value*, w przypadku której wyższy koszt transportu kolejowego w porównaniu z morskim nie wpływa znacząco na koszt samego produktu. Drugą branżą jest z pewnością *high tech*, w której czas życia produktu jest dość krótki i praktycznie nie pozwala na wykorzystanie frachtu morskiego.

Na rynku polskim jest coraz więcej firm, dla których kolej z Chin stała się regularnym środkiem transportu, nie tylko w okresach szczytu sezonowego. Nie są to jedynie firmy z branży komputerowej czy elektroniki użytkowej, a dość szeroki przekrój różnych branż. Po części jest to spowodowane utrudnieniami na rynkach frachtu morskiego bądź lotniczego (dla których fracht kolejowy stanowi alternatywę), po części nieprzewidywalną sezonowością w wielu branżach (np. zmianami pogody

2016 był pierwszym rokiem we frachcie kolejowym, w którym funkcjonowały stabilne i regularne połączenia eksportowe przez całe 12 miesięcy.



W szczycie sezonu, przez jaki przechodziliśmy w marcu i kwietniu, eksporterzy europejscy potrafili szybko podjąć decyzję o przejściu z transportu morskiego na transport kolejowy. Dla polskich eksporterów nie było to tak naturalne, ze względu na stanowiący barierę wysoki koszt

Udział DHL Global Forwarding w rynku europejskim w przewozach kolejowych szacujemy na kilkanaście procent, w Polsce nawet na więcej.

w branży odzieżowej bądź sprzętu sportowego), wpływającą na konieczność szybkiego zatowarowania w niektóre produkty.

Transport kolejowy przynosi wiele wymiernych korzyści. Skrócony czas tranzytu w porównaniu z frachtem mor-

skim daje szybszy dostęp do towaru i pozwala realizować wyższą marżę na produkcie, daje oszczędności magazynowe i przede wszystkim zmniejsza kapitał obrotowy niezbędny do obsługi importu. W firmach o znacznym wolumenie przekłada się to na oszczędności, które można zrealizować przy często niewielkich zmianach w organizacji łańcucha dostaw.


COLIAN Logistic

Partnerstwo i zaufanie

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



Colian Logistic Sp. z o.o.

ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: logistyka@colian.pl, www.colianlogistic.pl



Plany DHL Global Forwarding obejmują przede wszystkim ciągłe rozszerzanie i ulepszanie serwisów kolejowych z i do Azji. Dotyczy to nowych rozwiązań kolejowych zarówno po stronie chińskiej jak i europejskiej



Polscy przewoźnicy drogowi są beneficjentami wzrastających przewozów kolejowych realizując dostawy z polskich terminali do najdalszych zakątków Europy

Kiedy drobnica kolejowa a kiedy fracht pełnokontenerowy?

Drobnica kolejowa to rozwiązanie skierowane głównie do klientów opierających do tej pory swój łańcuch dostaw na frachcie lotniczym. Jeśli są oni w stanie przemodelować go w taki sposób, by zaakceptować dłuższy czas tranzytu o 1-2 tygodnie, w efekcie mogą uzyskać znaczące oszczędności.

Działanie jest odwrotne w przypadku frachtu pełnokontenerowego, gdzie klienci decydując się na skorzystanie z frachtu kolejowego zamiast dotychczasowego frachtu morskiego – godzą się zapłacić premię (wyższą cenę) zyskując za to dużo szybszy

przeładunków, usług magazynowych czy bezpośredniego transportu kołowego – a usługi są realizowane przez polskie firmy spedycyjne.

Korzystają na tym m.in. polscy przewoźnicy drogowi, których obroty w ostatnich latach mocno zmalały w wyniku znacznego spadku wolumenów przewożonych z/do portów niemieckich. Są oni beneficjentami wzrastających przewozów kolejowych realizując dostawy z polskich terminali do najdalszych zakątków Europy.

Dynamiczny rozwój transportu kolejowego z Azji ma również swoje słabe punkty. Za tempem tego rozwoju nie nadąża infrastruktura w postaci terminali kolejowych, przejść granicznych, dostępn-

Odpowiedź DHL Global Forwarding na potrzeby klientów i rynku

Dla DHL Global Forwarding logistyka to przede wszystkim innowacje. Wsluchając się uważnie w potrzeby klientów oraz zmiany na rynku, tworzymy rozwiązania zupełnie nowej jakości. Jednym z ciekawszych przykładów są transporty części samochodowych jakie realizujemy z Maroka do Wuhan w Chinach. Przesyłki przewożone są promem do Marsylii a stamtąd frachtem drogowym przez całą Europę transportowane są do Polski. Kolejny etap to fracht kolejowy z Łodzi do Chengdu i końcowy jakim jest dostawa drogowa do Wuhan. Całość transportu od drzwi do drzwi zajmuje nieco ponad 30 dni, co daje co najmniej dwa tygodnie oszczędności w porównaniu z frachtem morskim. Dla naszego klienta czas ten był do tej pory stracony.

Mamy ambitne plany rozwoju w bieżącym roku. Obejmują one przede wszystkim ciągłe rozszerzanie i ulepszanie serwisów kolejowych z i do Azji. Dotyczy to nowych rozwiązań kolejowych zarówno po stronie chińskiej jak i europejskiej. Do tych pierwszych możemy zaliczyć potencjalnie nowe połączenie południowych Chin z Turcją, a także inwestycje w Khorgos i Baku jako nowych hubów przeładunkowych w Azji. Siatka kolejowa będzie się rozrastać również w Europie, nowe serwisy będą docierać dalej na zachód.

W Polsce natomiast w tym roku skupiamy się przede wszystkim na rozwoju wolumenów eksportowych, w tym również przy użyciu kontenerów o kontrolowanej temperaturze typu *reefer*. ◀

Michał Kołodziejcki,
dyrektor frachtu morskiego, DHL
Global Forwarding

Rynkiem docelowym dla usług kolejowych jest branża high value, dla której wyższy koszt transportu kolejowego, w porównaniu z morskim, nie wpływa znacząco na koszt produktu. Drugą branżą jest high tech, w której czas życia produktu jest dość krótki.

czas tranzytu. Dzięki takiej zmianie mogą dysponować produktem na rynku znacznie wcześniej niż konkurencja.

Rola kolei chińskiej dla polskiej gospodarki

Kolej chińska pełni istotną rolę dla polskiej gospodarki nie tylko jako alternatywny środek transportu. Przejście graniczne Brześć – Małaszewicze (na którym przeładowuje się składy) stanowi również granicę Unii Europejskiej. Tak więc towary transportowane do krajów europejskich są w znacznej mierze obsługiwane w Polsce – w zakresie odpraw celnych,

ności wagonów, kontenerów pod najem i innych istotnych elementów łańcucha dostaw. Szczególnie w okresach szczytu sezonu przekłada się to na realne utrudnienia dla klientów w postaci braku miejsca w pociągach oraz kongestie na przejściach granicznych i terminalach (obecnie modernizowanych i/lub rozbudowywanych), generujące potencjalne opóźnienia w czasie tranzytu nawet do kilku dni. Znamienne jest to, że o ile w ostatnich latach czas tranzytu kolei chińskiej systematycznie malał, to w ostatnich miesiącach, ze względu na różne utrudnienia, wzrósł on średnio o 2 dni (na odcinku kolejowym).

Z wykorzystaniem terminala SPEDCONT

Współpracę w zakresie drobnicy na trasie Chiny – Europa – Chiny intensywnie rozwija PEKAES. Jeszcze 3 lata temu terminal SPEDCONT w Łodzi, spółki należącej do Grupy PEKAES, obsługiwał jeden taki transport kolejowy tygodniowo.

Dziś pociągi do i z chińskiego Chengdu wyjeżdżają codziennie i wszystko wskazuje na to, że ich liczba będzie rosła.

Na skrzyżowaniu autostrad

W ubiegłym roku PEKAES kilkakrotnie gościł już w swojej centrali w Błoniu oficjalną delegację z Chin. Wizyty przedstawicieli Samorządu Ningbo, jednego z najszybciej rozwijających się regionów Chin, to efekt rosnącego zainteresowania możliwościami współpracy z polskim operatorem logistycznym.

Współpraca PEKAES z Chinami rozpoczęła się 3 lata temu. Pierwsze transporty kolejowe z Chengdu odbywały się raz w tygodniu i obejmowały wyłącznie import. Obecnie terminal spółki SPEDCONT w Łodzi obsługuje około 35 pociągów miesięcznie.

Chińscy partnerzy doceniają zalety terminala SPEDCONT, który dzięki lokalizacji w Łodzi, na skrzyżowaniu autostrad stanowi idealnie skomunikowany punkt na mapie Europy. Terminal w Łodzi, jeden z największych tego typu obiektów w Polsce, zapewnia odpowiednią sprawność operacyjną, umożliwiając obsługę dużego wolumenu kontenerów. Ważnym jego atutem jest również odpowiednio duża powierzchnia, dzięki czemu możliwe jest składowanie dużej liczby kontenerów po rozładunku.



Transport kontenerów z terminala SPEDCONT do Chin obejmuje coraz większy wolumen towarów, wśród których największą część stanowią maszyny przemysłowe oraz drobnica

Współpraca od trzech lat

– *Współpraca PEKAES z Chinami rozpoczęła się 3 lata temu. Pierwsze transporty kolejowe z Chengdu odbywały się raz w tygodniu i obejmowały wyłącznie import. Obecnie terminal spółki SPEDCONT w Łodzi obsługuje około 35 pociągów miesięcznie, z czego aż jedna trzecia to połączenia eksportowe* – stwierdził Arkadiusz Filipowski, członek zarządu, dyrektor handlowy PEKAES.

Transport kontenerów z terminala SPEDCONT do Chin obejmuje coraz większy wolumen towarów, wśród których największą część stanowią maszyny przemysłowe oraz drobnica.

– *Chińczycy są bardzo wymagającymi partnerami. Liczy się dla nich jakość i szybkość obsługi, a także kompleksowość oferty. Dlatego we współpracy z Chinami duży nacisk kładziemy na dostosowanie naszych możliwości operacyjnych do rosnącego wolumenu pociągów i kontenerów, by w jak najlepszy sposób sprostać tym oczekiwaniom* – mówi Michał Gawin, dyrektor ds. operacyjnych, SPEDCONT. ◀

KK


PKS GDAŃSK-OLIWA SA



NIE KOMPLIKUJEMY PROSTYCH SPRAW

PKS GDAŃSK-OLIWA SA

Gdańsk, ul. Kołobrzeska 28
tel: +48 58 76 99 919
bok@pks-sa.com

www.pks-sa.com



Rozwój Dachser w regionie Azji i Pacyfiku

Łańcuchy dostaw z krajów Azji do Polski są długie i złożone, dlatego ich sprawna organizacja bywa wyzwaniem nawet dla dużych rynkowych graczy. Sprawdza się tutaj współpraca z doświadczonym operatorem logistycznym, zwłaszcza z takim, który tak jak Dachser posiada własne oddziały w danym kraju.

Intensywna ekspansja w Azji jest jednym z kluczowych założeń strategii rozwoju firmy Dachser. Umożliwia to bowiem lepszą kontrolę pracy osób odpowiedzialnych za nadanie towarów, wypełnienie dokumentów przewozowych i dopełnienie wszelkich wymaganych formalności. Dzięki temu można uniknąć przestojów np. w magazynie celnym. Nie bez znaczenia jest też aspekt różnic kulturowych, które w przypadku obsługi transportu przez osoby spoza Azji bywają przyczyną nieporozumień czy opóźnień.

Chiny numerem jeden

Krajem azjatyckim, z którym Unia Europejska, w tym Polska, ma największą wymianę handlową są Chiny. Ich udział w naszym imporcie sięga blisko 12%. Nie mógł więc o nich zapomnieć tak duży operator logistyczny jakim jest Dachser. – *W Chinach posiadamy 17 biur działających w ramach dywizji Air & Sea Logistics. Nasi specjaliści na miejscu zajmują się obsługą transportów z Azji praktycznie na cały świat, w tym do Polski. Towary wysyłane co tydzień z Szanghaju do naszego kraju bezpośrednią linią drobnicową, docierają na miejsce nawet w 37 dni. Po dopłynięciu statku do*

portu w Gdańsku przesyłki przewożone są do warszawskiego oddziału Dachser i stamtąd rozwożone do odbiorców w całej Polsce – mówi Robert Pastryk, dyrektor generalny Dachser Air & Sea Logistics Polska.

Dachser już na tyle wyspecjalizował się w imporcie z Chin, że bardzo dobrze zorientowany jest w ubezpieczeniu przesyłek czy ewentualnych dodatkowych kosztach wiążących się z transportem morskim, jak choćby koszty rozładunku w porcie docelowym czy opłaty celne. Jest w stanie wziąć na siebie kwestie związane z obsługą celną i dostarczeniem przesyłek do miejsca przeznaczenia. – *W Dachser zapewniamy kompleksową obsługę dostawy od momentu nadania, bo nie tylko organizujemy transport statkiem, ale też zajmujemy się pro-*



Jednym z najszybciej rozwijających się krajów na świecie, którego tempo wzrostu gospodarczego kształtuje się na poziomie 7-7,5% rocznie są Indie. Kraj ten odgrywa coraz większą rolę w globalnej gospodarce, rozwijając m.in. sektory motoryzacyjny czy handlowy

Intensywna ekspansja w Azji jest jednym z kluczowych założeń strategii rozwoju firmy Dachser. Umożliwia to lepszą kontrolę pracy osób odpowiedzialnych za nadanie towarów, wypełnienie dokumentów przewozowych i dopełnienie wymaganych formalności.

cedurami celnymi poprzez własną agencję i w ramach własnej sieci dystrybucji drogowej dostarczamy przesyłki bezpośrednio do punktu przeznaczenia. Dysponujemy jedną z najbardziej rozbudowanych i wydajnych sieci transportu drogowego w Europie, bez problemu możemy więc zająć się dalszą dystrybucją towarów na całym kontynencie. Oferujemy też usługi magazynowe. Jest to więc serwis logistyczny „od A do Z” – dodaje Robert Pastryk.

Indie – numer dwa

Jednym z najszybciej rozwijających się krajów na świecie, którego tempo wzrostu gospodarczego kształtuje się na poziomie 7-7,5% rocznie są Indie. Kraj ten odgrywa coraz większą rolę w globalnej gospodarce, rozwijając m.in. sektory motoryzacyjny czy

handlowy, które napędzają krajowy import i eksport. Rozbudowywana jest również infrastruktura kraju, m.in. poprzez inwestycje w obszarach transportu kolejowego, morskiego i lotniczego. Działania te mają na celu zwiększenie liczby portów, rozbudowę sieci linii kolejowych oraz poprawę stanu nawierzchni dróg lądowych. Natomiast programy zakładające budowę nowych lotnisk mają przywrócić silną pozycję krajowego transportu lotniczego. Realne korzyści z rozpoczętych już przedsięwzięć mają być odczuwalne za 5-10 lat.

Potencjał nowych programów i inicjatyw podejmowanych przez rząd Indii wykorzystuje również Dachser, inwestując i zwiększając dzięki temu skalę swojej działalności w tym kraju. Systematyczny wzrost w ostatnich latach to efekt koncentracji na jakości usług. W rezultacie



W Chinach Dachser posiada 17 biur działających w ramach dywizji Air & Sea Logistics. Specjaliści z firmy na miejscu zajmują się obsługą transportów z Azji praktycznie na cały świat, w tym do Polski

dysponuje tam rozległą siecią 25 oddziałów oraz doświadczoną kadrą i może zapewniać sprawną obsługę tak dużego terytorium. – *Stabilnego i ciągłego wzrostu spodziewamy się dzięki strategicznemu*

wodociągową i zagwarantować mieszkańcom stały dostęp do wody pitnej. Dzięki temu 1887 rodzinom dotkniętym suszą w 10 wsiach w dystrykcie Latur w stanie Maharashtra umożliwiono przetrwanie.

Stabilny i ciągły wzrost w Indiach ma nastąpić dzięki strategicznemu rozmieszczeniu struktur Dachser. Obecnie operator planuje skupić się na logistyce kontraktowej oraz rozwoju działalności związanej z transportem morskim i powietrznym.

rozmieszczeniu struktur Dachser. Obecnie planujemy skupić się głównie na logistyce kontraktowej oraz rozwoju działalności związanej z transportem morskim i powietrznym, wykorzystując do tego silną sieć globalną Dachser – mówi Huned Gandhi, dyrektor zarządzający Dachser Air & Sea Logistics w Indiach.

Sporo inwestycji w Indiach realizowanych jest w ramach obszaru biznesowego Air & Sea Logistics, odpowiedzialnego za transport lotniczy i morski. By sprostać wzrastającemu popytowi na przewozy lotnicze i morskie oraz usprawnić obsługę celną klientów, Dachser zmienił lokalizację na większą, która mieści się w okolicach Kalkuty, w centrum technologicznym w tzw. Salt Lake City. Z tego miejsca oferuje też przesyłki do sąsiednich krajów jak Bangladesz, Bhutan czy Nepal. Od ponad 30 lat operator jest obecny w Bengalu Zachodnim (czwartym największym stanie w Indiach, liczącym 91 mln mieszkańców), obsługując przede wszystkim klientów przemysłowych. Gospodarka tego stanu bazuje na firmach produkujących chemikalia i nawozy oraz eksportujących naturalne produkty, jak herbata czy juta.

Zespół Dachser również przeniósł się do nowego biura regionalnego, usytuowanego w tętniącym życiem centrum biznesowym Bombaju – Sakinaka. Położenie w dzielnicy handlowej zapewnia operatorowi dogodny dostęp do publicznych środków transportu i międzynarodowego lotniska Chatrapati Shivaji – największego portu lotniczego w Indiach. Ułatwia to kontakt z klientami, a zespół stu osób odpowiedzialnych m.in. za fracht lotniczy i morski oraz za obsługę celną pracuje teraz pod jednym dachem.

Zaangażowanie Dachser w Indiach przejawia się również w realizacji projektów z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu. Przy współpracy z organizacją Terre des Hommes operator prowadzi działania mające poprawić infrastrukturę

W Tajlandii, Wietnamie oraz Hongkongu

Również w Tajlandii inwestycje są realizowane w ramach obszaru biznesowego Air & Sea Logistics. Dachser otworzył swój własny oddział na lotnisku Bangkok-Suvarnabhumi w związku z realizacją usług w zakresie transportu lotniczego,

Z kolei, w związku z szybkim rozwojem przemysłu w Wietnamie, wiele przedsiębiorstw, w szczególności z branży tekstylnej, obuwniczej czy elektronicznej zbudowało swoje zakłady produkcyjne w północnej części kraju. Aby móc zaspokoić rosnący popyt na usługi eksportowe, Dachser otworzył ostatnio nowy oddział w Hanoi jako wsparcie dla istniejącego już biura w największym mieście kraju, Ho Chi Minh. Nowo powstały oddział oferuje klientom usługi z zakresu transportu lotniczego i morskiego (przesyłki pełnokontenerowe i drobnicowe) do Europy, Azji Środkowej i USA, a także usługi magazynowe i dodatkowe.

W Hongkongu zaś Dachser przenosi się do nowej siedziby, zlokalizowanej w dzielnicy Tsuen Wan w regionie Nowe Terytoria. Odtąd zespoły zarządzające frachtem lotniczym, morskim oraz logistyką są usytuowane w jednym miejscu. – *Ta inwestycja to nasza odpowiedź na rosnące znaczenie Hong Kongu jako centrum logistycznego Azji. Jest to też bardzo atrakcyjna lokalizacja pod względem dostępu do infrastruktury i wykwalifikowanego personelu* – komentuje Nils Holder,



W Tajlandii inwestycje są realizowane w ramach obszaru biznesowego Air & Sea Logistics. Dachser otworzył tu własny oddział na lotnisku Bangkok-Suvarnabhumi w związku z realizacją usług w zakresie transportu lotniczego, obsługi procedur celnych oraz odbioru i dystrybucji przesyłek

obsługi procedur celnych oraz odbioru i dystrybucji przesyłek. Operator posiada obecnie trzy lokalizacje w Bangkoku i okolicach. Powiększył także swoje biuro spedycji morskiej w porcie w Laem Chabang. – *Nieustannie inwestujemy w naszą światową sieć przewozów drogą lotniczą i morską oraz rozwijamy możliwości transportu tymi środkami w różnych lokalizacjach. Tylko wtedy globalny wzrost Dachser dotrzyma kroku naszym wzrastającym standardom jakościowym* – wyjaśnia Thomas Reuter, dyrektor wykonawczy Air & Sea Logistics w Dachser.

dyrektor generalny Dachser Air & Sea Logistics w Hongkongu. Dotychczas użytkowany magazyn tranzytowy w Tsuen Wan będzie wciąż obsługiwać transport lotniczy, zaś oddział w Tsing Yi będzie odpowiadać za obszar logistyki kontraktowej.

A jeśli chodzi o Japonię, to Dachser jest tym operatorem logistycznym, który często obsługuje na skalę globalną firmy wywodzące się z tego kraju. Przykładem jest producent kosmetyków Kao, który logistykę na różnych kontynentach oddał firmie Dachser. ◀

Opr. Elżbieta Haber



Pracownik delegowany na określony czas do innego państwa w Unii, ma prawo do minimalnego wynagrodzenia obowiązującego w państwie, do którego jest oddelegowany, z zastrzeżeniem, że wynagrodzenie to jest wyższe od wynagrodzenia minimalnego obowiązującego w państwie pochodzenia

Czas na europejski kompromis

Coraz więcej państw Unii Europejskiej na swoim terenie wprowadza obowiązek minimalnego wynagrodzenia dla pracowników delegowanych, również dla tych, którzy jedynie przejeżdżają przez ich państwo. Wprowadzenie płacy minimalnej sprawia, że delegowanie pracowników za granicę jest coraz mniej opłacalne i trudniejsze. Coraz częściej w sferze publicznej słychać wypowiedzi, że sytuację tę należy rozwiązać biorąc pod uwagę zarówno racje pracodawców jak i krajów UE.

Zasady wynagrodzenia w poszczególnych państwach i ich wpływ na polskich przewoźników drogowych był tematem dyskusji, która miała miejsce podczas spotkania zorganizowanego przez Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK), które odbyło się 29 marca w Warszawie. Uczestniczyli w nim m.in. przedstawiciele ambasad: Austrii, Francji, Niemiec, Szwecji oraz Królestwa Belgii.

Kłopotem brak jednolitych przepisów

Spotkanie ekspertów miało charakter nieformalnych konsultacji na temat branży transportowej i służyło wymianie informacji na temat kierunku, w jakim rozwija się ona w Polsce. – *Celem spotkania jest nie tylko wymiana poglądów, ale także wspólne przyjrzenie się sytuacji polskich firm transportowych i co za tym idzie, opłacalności delegowania pracowników. Jak wiadomo, Komisja Europejska wyraziła swoje zastrzeżenia względem niemieckich przepisów MiLoG oraz francuskiej Ustawy Loi*

Macron, dlatego chcieliśmy wraz z przedstawicielami poszczególnych ambasad spojrzeć na problem z innej perspektywy – tymi słowami przywitał gości Bartosz Najman, prezes OCRK.

O podstawach prawnych, za sprawą których zostały wprowadzone kwoty minimalne dla pracowników delegowanych, mówił Łukasz Włoch, ekspert OCRK. Dopuszczalność zastosowania płacy mini-

Dyrektywa 96/71/WE

- ▶ Stosuje się wówczas, gdy przedsiębiorstwa delegują pracowników na własny rachunek i pod swoim kierownictwem na terytorium Państwa Członkowskiego, w ramach umowy zawartej między przedsiębiorstwem delegującym a odbiorcą usług, działającym w danym Państwie Członkowskim.
- ▶ Dla celów dyrektywy określenie „pracownik delegowany” oznacza pracownika, który przez ograniczony okres wykonuje swoją pracę na terytorium innego Państwa Członkowskiego, niż państwa w którym zwyczajowo pracuje.
- ▶ Dla celów dyrektywy również przyjmuje się definicję pracownika, którą stosuje się w prawie Państwa Członkowskiego, na terytorium którego pracownik jest delegowany.
- ▶ Państwa Członkowskie – bez względu na to jakie prawo stosuje się w odniesieniu do stosunku pracy przedsiębiorstw – będą gwarantowały pracownikom delegowanym na ich terytorium warunki zatrudnienia obejmujące następujące zagadnienia, które w Państwie Członkowskim, gdzie wykonywana jest praca, ustalone są przez m.in.:
 - przepisy prawne, rozporządzenia lub przepisy administracyjne;
 - minimalne stawki płacy wraz ze stawką za nadgodziny;
 - maksymalne okresy pracy i minimalne okresy wypoczynku.

malnej wobec pracowników delegowanych wynika z:

- dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług nr 96/71/WE (powstała 20 lat temu);
- dyrektywy 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE;
- orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (wyrok w sprawie polskich pracowników z dnia 12.02.2015).

Płaca minimalna może być również regulowana poprzez umowy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe uznane za powszechnie stosowane w rozumieniu ust. 8, o ile dotyczą one rodzajów działalności obejmujących wszystkie prace związane z budową, naprawą, utrzymaniem, przebieganiem lub rozbiórką budowli.

Dyrektywa dotycząca delegowania pracowników stanowi, że w zakresie minimalnej stawki płacy, warunki zatrudnienia i płacy gwarantowane pracownikom delegowanym określone są przepisami przyjmującego państwa członkowskiego lub, w sektorze budowlanym, układami zbiorowymi uznanymi za powszechnie stosowane w przyjmującym państwie członkowskim.

Zakres stosowania dyrektywy 96/71/WE w różnych krajach

Kraj	Zakres
Niemcy	Transport międzynarodowy/kabotaż/przewóz osób „z i do”
Francja	Transport międzynarodowy/kabotaż/przewóz osób „z i do”
Austria	Wszystkie przewozy osób i rzeczy wyłączając tranzyt
Norwegia	Przewóz kabotażowy oraz transport o charakterze mieszanym pojazdami powyżej 3,5 tony przewożącymi towary
Włochy	Kabotaż
Dania	Pojazdy zarejestrowane w Danii

Jak twierdzi Łukasz Włoch, dyrektora 96/71/WE jest mało precyzyjna, bo w transporcie nie zawsze odbiorca usług jest usługobiorcą. Na dodatek zakres jej stosowania jest różny w poszczególnych

krajach, a każdy przewoźnik realizujący transport przez ich terytorium powinien wiedzieć jak się poruszać zgodnie z obowiązującymi tam przepisami dotyczącymi czasu pracy. Co więcej, wiąże się to z wo-

Zakres stosowania dyrektywy 96/71/WE jest różny w poszczególnych krajach, a każdy przewoźnik realizujący transport przez ich terytorium powinien wiedzieć jak się poruszać zgodnie z obowiązującymi tam przepisami dotyczącymi czasu pracy.

TimoCom

Perfekcyjny dla pików handlowo - produkcyjnych.

Musisz szybko znaleźć niezawodnych usługodawców transportowych? Przetestuj największą platformę transportową w Europie do 4 tygodni bezpłatnie.

TC Transport Order® aplikacja dostępna od lipca!

Zaufali nam już:



www.timocom.pl



Dyrektywa dotycząca delegowania pracowników stanowi, że w zakresie minimalnej stawki płacy, warunki zatrudnienia i płacy, gwarantowane pracownikom delegowanym, określone są przepisami przyjmującego państwa członkowskiego...

żeniem przez kierowcę różnego rodzaju dokumentacji, bo chociaż każdy kraj powołuje się na tę samą dyrektywę, inaczej wylicza czas pracy. Dlatego ewidencje tak różnią się między sobą. Na przykład w Austrii wymagane jest wożenie pełnej ewidencji czasu pracy.

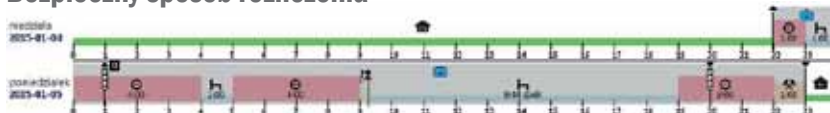
Wyliczanie czasu pracy pociąga za sobą pytania, na które brak odpowiedzi, np. jak wyliczyć wynagrodzenie polskie w stosunku do wynagrodzenia w innych państwach?

Z kolei dyrektywa 2014/67/UE mówi o ramach, w których może poruszać się dane państwo, jednak nie da się uczciwie rozliczyć czasu pracy kierowcy, który przejeżdża przez trzy państwa w ciągu jednego dnia. A pamiętajmy, że należy stosować się do przepisów każdego z tych państw, na terenie którego przebywa chociaż przez chwilę, zgodnie z obowiązującymi tam zasadami.

Konsekwencje decyzji z 2016 roku

Postulat uczestników spotkania był wspólny – jak najszybciej trzeba wyjść z obecnego chaosu i ujedlinić przepisy obowiązujące w krajach Unii Europejskiej.

Bezpieczny sposób rozliczenia



8 godzin × 8,5 € = 68 €

Składniki wynagrodzenia minimalnego, które otrzymał pracownik:

2,13 € [10 € dieta – 7,87 € niemieckie ubezpieczenie społeczne]

37,50 € [37,50 € ryczałt za nocleg (– 7,43 € alter. np. autobusy - brak kabiny)]

24,00 € [8 h × 3 € tj. wynag. zas. 1920zł brutto/160h = 12 zł/h]

= 63,63 € (= 7,95€/h)

graniczne 68 € przy diecie ok. 15 € z pełnym r. noc.

(zasadnicza 3 € /h + delegacja ok. 53 €)

Zgodnie z Dyrektywą 2014/67/UE, należy poprawić dostępność informacji i stworzyć w państwach członkowskich jedno źródło informacji. Każde państwo członkowskie powinno zapewnić jedną oficjalną krajową stronę internetową, zgodnie ze standardami dostępności stron internetowych oraz inne odpowiednie środki komunikacji. Wśród takich stron internetowych powinny znajdować się w szczególności wszystkie strony uruchomione na podstawie ustawodawstwa Unii w celu sprzyjania przedsiębiorczości lub rozwojowi transgranicznego świadczenia usług.

Warto dodać, że Komisja Europejska zdecydowała się na reformę dyrektywy o delegowaniu pracowników już w marcu 2016 r. Od tej chwili wszystkie zasady dotyczące wynagrodzenia, które są powszechnie stosowane co do pracowników lokalnych, powinny być przyznane pracownikom delegowanym. Wynagrodzenie nie będzie obejmować jedynie minimalnych stawek płacy, lecz także, w stosownych przypadkach, inne elementy, takie jak premie czy dodatki.

Teraz państwa członkowskie będą musiały w przejrzysty sposób określić po-

szczególne elementy składowe wynagrodzenia na ich terytorium. Zasady określone na podstawie przepisów prawnych lub układów zbiorowych mających powszechne zastosowanie stają się obowiązkowe dla pracowników delegowanych we wszystkich sektorach gospodarki.

– Jednym z najważniejszych dokumentów regulujących delegowanie pracowników jest Dyrektywa unijna nr 96/71/WE, która odnosi się do kwestii delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Według jej zapisów, pracownik delegowany na określony czas do innego państwa w Unii, ma prawo do minimalnego wynagrodzenia obowiązującego w państwie, do którego jest oddelegowany, z zastrzeżeniem, że wynagro-

Komisja Europejska zdecydowała się na reformę dyrektywy o delegowaniu pracowników już w marcu 2016 r. Od tej chwili wszystkie zasady dotyczące wynagrodzenia, które są powszechnie stosowane co do pracowników lokalnych, powinny być przyznane pracownikom delegowanym.

problemem rynku nie są bariery prawne stawiane przez kraje Europy Zachodniej, a niedobór kierowców zawodowych. Szacuje się, że w Polsce brakuje ok. 100 tys. kierowców samochodów ciężarowych i pasażer-

Jedyna droga – kompromis

Na zakończenie spotkania odbyła się wspólna debata ekspercka, podczas której przedstawiciele ambasad oraz specjaliści OCRK wspólnie dyskutowali nad opłacalnością delegowania pracowników do pracy za granicą.

Najbardziej obszerną wypowiedź miał Nils Hedberg Grimlund, sekretarz Ambasady Szwecji. Zauważył on, że wolny przepływ usług i towarów na terenie Unii Europejskiej stwarza ogromne możliwości dla firm branży transportowej. Zaznaczył jednak, że sytuacja ta może równocześnie być problematyczna. Wskazał na ważny w transporcie kierunek automatyzacji, w jakim jego zdaniem zmierza branża. Ponadto stwierdził, że Polska jest jednym z krajów, które mogłyby skorzystać ze zmian technologicznych. Automatyczne lub zdalnie sterowane pojazdy potrzebują wykwalifikowanych dostawców usług – programistów, a Polska już pokazała swoje mocne strony w tych dziedzinach. Wystąpienie zakończył, mówiąc, iż ważne jest znalezienie kompromisu w ramach UE, dotyczącego kwestii warunków pracy na terenie państw członkowskich, które jednocześnie pozwalają na dalszy rozwój Unii.

Podsumowaniem wydarzenia było stwierdzenie, że jedyną drogą do kompromisu w kwestii transportu drogowego, w obecnej, wręcz absurdalnej sytuacji, gdzie każde państwo ma własną interpretację przepisów, jest wspólne wypracowanie działań dla branży na szczeblu europejskim. ◀

Elżbieta Haber

Stawki w krajach Unii Europejskiej

Kraj	Stawka
Niemcy	8,84 €/h
Francja	10 €/h Stawka ulega zwiększeniu: • dodatek w wysokości 3% stawki godzinowej dla kierowców posiadających kwalifikacje mechanika lub inkasenta (zapis w umowie lub posiadanie kwalifikacji); • dodatek stażowy w zależności od długości pracy kierowcy w przedsiębiorstwie – max 8% stawki godzinowej; • dodatki wynikające z godzin nadliczbowych • dodatki za czas pracy w nocy • dodatki wynikające z amplitudy czasu pracy • dodatki za pracę w dni wolne
Włochy	9,78 €/h
Austria	od 9,40 €/h do 10,29 €/h w zależności od stażu pracy Dodatki: • za godziny nadliczbowe • dieta 26,49 € • ryczałt za nocleg 15 €
Norwegia	158,32 NOK/h Dodatki: • Dieta 307 NOK

Interpretacja obowiązku zgłoszeniowego krajach UE

Kraj	Przedstawiciel	Obowiązek „zgłoszeniowy”	Dokumenty w pojeździe
Niemcy	Nie	Tak	Brak
Francja	Tak	Tak	Zgłoszenie/Umowa o pracę
Austria	Nie (?)	Tak	Pełna dokumentacja pracownicza!
Norwegia	Nie	Nie	Brak
Włochy	Tak	Tak	Zgłoszenie

dzenie to jest wyższe od wynagrodzenia minimalnego obowiązującego w państwie pochodzenia – tłumaczył Łukasz Włoch. – Na tej podstawie, od 1 stycznia 2015 r. państwa Europy Zachodniej próbują ograniczyć polskim przewoźnikom dostęp do rynku transportowego – ocenia dalej.

Jednak, zadaniem Bartosza Najmana, to nie regulacje europejskie stanowią największe zagrożenie dla branży TSL. – Uważam, że polska branża transportowa pomimo sporego rozdrobnienia ma się naprawdę dobrze. Obecnie największym

skich. Myślę, że jest to kwestia warta zastanowienia nie tylko pod kątem branży TSL, ale również całej gospodarki Polskiej – podkreśla prezes OCRK.

SPEDYCJA MIĘDZYNARODOWA
PROWADZIMY BUS DO 3,5 DMC
CAŁA EUROPA

kontakt: 667 901 200, transport@jatos.pl

System bezpieczeństwa platformy transportowej

Według badań specjalistów, jednymi z najbardziej obciążonych długoterminowymi zaległościami sektorów gospodarki w Polsce są transport i budownictwo. Transport notuje opóźnienia w płatnościach sięgające nawet 113 dni, podczas gdy średnia dla wszystkich sektorów w 2016 r. wyniosła 51,5 dni.

Jak zatem bronić się przed niesolidnymi i nieuczciwymi kontrahentami? TimoCom stworzył na swojej platformie rozbudowany system bezpieczeństwa, który pomaga ograniczyć zagrożenia.

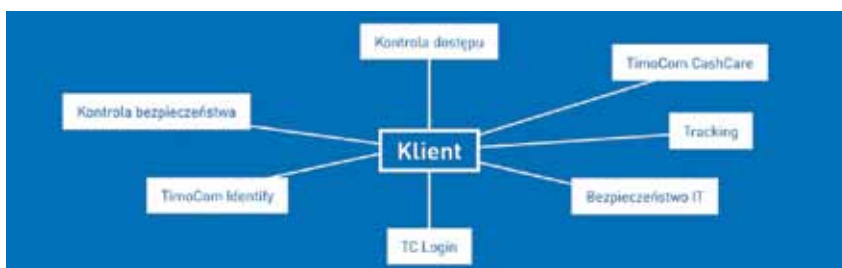
Kontrola dostępu

Motto TimoCom brzmi: „Zaufanie jest dobre, kontrola jest lepsza”. Dlatego każde przedsiębiorstwo zanim uzyska dostęp do platformy transportowej musi przejść weryfikację. Sztab specjalistów sprawdza według ustandaryzowanych procedur jak długo istnieje przedsiębiorstwo na rynku (aby wejść na platformę firma musi funkcjonować na rynku przynajmniej pół roku), czy spełnia wymogi formalne i nie



Dostęp do kluczowej informacji o tym, gdzie aktualnie znajduje się pojazd przewożący cenny towar, daje poczucie bezpieczeństwa zarówno przewoźnikowi, jak i załadowcy

posiada zaległości finansowych. Kontrola odnośnie rzetelności i uczciwości działań trwa także już po zawarciu umowy z TimoCom i jeśli regulamin platformy zostanie naruszony, dostęp do niej może zostać cofnięty. Firma, która nie spełnia wymogów weryfikacji jest odrzucana i nie otrzymuje dostępu. Takie działania dość sku-



Motto TimoCom brzmi: „Zaufanie jest dobre, kontrola jest lepsza”. Dlatego każde przedsiębiorstwo zanim uzyska dostęp do platformy transportowej musi przejść weryfikację

ecznie odstraszać potencjalne „czarne owce” od ubiegania się o przystąpienie do platformy.

TimoCom Identify

Chcąc podjąć współpracę z nowym partnerem biznesowym każdy przedsiębiorca powinien najpierw dołożyć starań i sprawdzić potencjalnego kontrahenta. TimoCom i Schunck stworzyły listę kontrolną ułatwiającą to zadanie. Jeśli wynik takich działań nadal nie będzie zadowalający, można sięgnąć po usługę TimoCom Identify. Aby to uczynić należy wypełnić zlecenie sprawdzenia tożsamości, które można pobrać na stronie TimoCom, wyjaśnić przyczyny wątpliwości i wysłać faksem bądź na adres mailowy TimoCom komplet dokumentów badanej firmy wraz z jej ofertą wydrukowaną z TC Truck&Cargo*. Wynik weryfikacji zostanie dostarczony w pisemnej formie w przeciągu kilku godzin ułatwiając użytkownikowi podjęcie decyzji o współpracy.

TimoCom CashCare

Nierzetelni płatnicy stanowią spore zagrożenie dla każdego przedsiębiorstwa. TimoCom stworzył zatem w ramach swojego systemu bezpieczeństwa narzędzie ułatwiające rozwiązywanie tego typu problemów. Do dyspozycji użytkowników platformy jest bowiem usługa windykacyjna TimoCom CashCare. Zespół praw-

ników pod przewodnictwem adwokata TimoCom Aleksandra Oebela zajmuje się pozasądową windykacją działając z bardzo dużą skutecznością, sięgającą w 2016 r. aż 90%. Należy podkreślić, że działania te odbywają się w rodzimym języku użytkownika, co znacznie ułatwia komunikację.

Tracking

Kolejnym elementem chroniącym interesy użytkowników platformy transportowej jest tracking, czyli możliwość monitorowania pozycji pojazdu przewożącego ładunek. Dostęp do kluczowej informacji o tym, gdzie aktualnie znajduje się pojazd przewożący cenny towar, daje poczucie bezpieczeństwa zarówno przewoźnikowi, jak i załadowcy. Z jednej strony bowiem wzmacniane jest wzajemne zaufanie pomiędzy kontrahentami, z drugiej zaś umożliwia, szybką reakcję jeśli system wykaze, że z pojazdem dzieje się coś nie tak, np. można błyskawicznie zawiadomić policję, wysłać pomoc w razie jakiegokolwiek kolizji, czy napadu. Możliwa jest zatem adekwatna i szybka reakcja chroniąca interesy obu stron transakcji.

TimoCom posiada bardzo rozbudowany system bezpieczeństwa. Uwzględniając szczególną wrażliwość branży TSL na tę kwestię rzetelnie podchodzi do tej problematyki dokładając szczególnych starań, aby stworzyć uczciwe i możliwe wolne od zagrożeń środowisko działań biznesowych. ◀

Rabaty do 200 rubli na stacjach Gazpromneft w sieci DKV

Wraz z dołączeniem do sieci DKV 1200 stacji Gazprom przewoźnicy po raz pierwszy mogą liczyć na bardzo konkurencyjne ceny paliw na Wschodzie, ale w standardzie rozliczeń zachodnioeuropejskich. Upusty sięgają najczęściej 200 rubli za każde 100 litrów zakupionego paliwa.



Dla posiadaczy DKV Card dostępne jest ponad 1200 stacji Gazpromneft w Rosji oraz 23 stacje Belarusneft na Białorusi. Przypomnijmy, że jest to efekt strategicznej współpracy, jaką pod koniec 2016 r. DKV Euro Service nawiązało z Gazpromneft-Corporate Sales – operatorem kart paliwowych i czwartym co do wielkości wydobywcą ropy naftowej w Rosji.

Nie tylko paliwo

Nowością są ogłoszone z początkiem roku rabaty, które sięgają aktualnie do 200 rubli za każde zakupione 100 litrów paliwa na stacjach Gazpromneft. Stacje te oferują wysokiej jakości olej napędowy, dodatkowo przystosowany do niskich temperatur.

Kierowcy mają też dostęp do benzyny klasy EURO 5 oraz profesjonalnego serwisu.

28 kluczowych stacji na bieżąco

Ceny paliw na włączonych do sieci DKV stacjach Gazpromneft można śledzić w specjalnym biuletynie DKV dostępnym online. Na potrzeby polskich klientów wybraliśmy 28 najpopularniejszych punktów w Rosji i na Białorusi, których oferta jest aktualizowana co tydzień. To specjalnie wyselekcjonowane stacje, które znajdują się przy autostradach oraz głównych szlakach komunikacyjnych na linii Polska-Rosja, a większość z nich czynna jest 24h na dobę.

Ponieważ największą popularnością cieszą się stacje w rejonie Smoleńska,

DKV zaoferowało tu swoim klientom dodatkowo dwie stacje Neftika, położone przy trasie M1/E30, na których również obowiązują rabaty. Na przykład kierowca, który 5 maja b.r. podróżował na trasie Koroszczyn – Moskwa, mógł skorzystać ze stacji Neftika (331 km autostrady), na której litr diesla kosztował 37 rubli, czy też ze stacji Gazpromneft w Safoniewie (291 km) w cenie 36,99 rubli. Co więcej, tankując do pełna, na każdej ze stacji otrzymał rabat w wysokości ok. 2000 rubli. ◀

▶ Ulotka z aktualizowanymi raz w tygodniu cenami i koordynatami stacji znajduje się na stronie www.dkv-euroservice.com.

Z metanowym silnikiem

Badania przeprowadzone przez międzynarodową transportowo-logistyczną firmę AsstrA Associated Traffic AG pokazują, że zwiększa się zapotrzebowanie w logistyce europejskiej na ciężarówki zasilane metanem.

Wymierne efekty, potwierdzające teorię, że korzystanie z ciężarówek zasilanych tym paliwem jest opłacalne, AsstrA uzyskała podczas wstępnych testów nowego pojazdu Scania 6340 z napędem metanowym. Przez dwa tygodnie ciężarówka przewoziła ładunki dla największego klienta AsstrA na trasie Moskwa – Petersburg.

Między 3 a 15 marca ekologiczna ciężarówka przemierzała 700 km dziennie, przejeżdżając łącznie 9 071 km (6 tras w dwie strony). Wyniki testów wykazały efektywną oszczędność paliwa, co obniżyło koszty o 50%. Dzięki silnikowi Scania OC09 102 ekologicznej klasy Euro 6, który działa na metanie, ciężarówka emituje o 31% mniej CO₂ i o 36% mniej CO. Emisje cząstek stałych są pięć razy mniejsze, natomiast poziomy NOx aż 11 razy niższe w porównaniu z napędzaną silnikiem diesla Euro 5 Scania DC13 103.

– AsstrA aktywnie działa na rzecz zmniejszenia szkodliwych emisji i zanieczyszczeń. W holdingu jest opracowany plan wdrożenia specjalnych inicjatyw dotyczących ochrony środowiska. Jednym z jego punktów jest nabycie transportu przyjaznego środowisku.



Nasza polityka pomaga nam odpowiadać na potrzeby i oczekiwania klientów: dla wielu z nich troska o środowisko jest kluczowym czynnikiem przy wyborze dostawców – mówi Oleg Grebenko, kierownik ds. transportu w AsstrA.

Sukces AsstrA uzyskany w transportach przy użyciu pojazdu z napędem metanowym w Rosji może być łatwo powielony w jakimkolwiek innym kraju europejskim. ◀



Regularne tygodniowe odpoczynki zgodne z 8 art. rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie mogą być spędzane w pojeździe. W ten sposób Niemcy chcą walczyć z naruszeniem powyższych przepisów, a propozycja nowych zapisów została zatwierdzona przez Bundestag

Odpoczynek tygodniowy w kabinie pojazdu

Polska od wielu lat jest w czołówce transportu międzynarodowego. Rodzimi przewoźnicy dysponują jedną z największych flot w Europie i wykonują pracę przewozową dla wielu firm spedycyjnych. W naszym kraju rynek transportowy wyróżnia profesjonalizm i wyjątkowa konkurencyjność cen.

Celem uświadomienia problemu jakim jest prawidłowe realizowanie tygodniowych odpoczynków, warto przytoczyć obowiązujące przepisy:



Na terenie Belgii lub Francji karalny będzie odpoczynek tygodniowy jedynie bezpośrednio przed kontrolą. W związku z tym kierowca może dostać mandat tylko z tytułu naruszenia „na gorącym uczynku”

art. 8 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 561/2006 – *Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.*

W nawiązaniu do powyższego, kierowca ma prawo do realizacji odpoczynku w pojeździe, o ile posiada on prawidłowo wyposażoną kabinę, tylko i wyłącznie w przypadku stosowania dziennego odpoczynku lub skróconego tygodniowego.

Od Francji się zaczęło

Definicja odpoczynku tygodniowego jest zapisana również w rozporządzeniu 561/2006/WE i obejmuje regularny odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający krócej niż 45 godzin, jednak nie mniej niż 24 godziny.

Należy więc stwierdzić, że jeśli odpoczynek trwa ponad 45 godzin i jest

odbierany poza miejscem zamieszkania kierowcy, to wymagany jest nocleg poza samochodem, np. w hotelu. Przytoczone przepisy obowiązują już od 2006 r., jednakże inspektorzy na terenie całej Europy nie mieli możliwości karania za wykroczenie, ponieważ nie było odpowiednich zapisów w taryfikatorach.

Jednym z pierwszych krajów, który postanowił uregulować tę kwestię jest Francja. 10 lipca 2014 r. weszła w życie ustawa do walki z nieuczciwą konkurencją społeczną (L. 3313-3 Code des transports). Ustawa, na mocy prawa Unii Europejskiej, umożliwiła ściganie pracodawców, którzy wykorzystują pojazdy ciężarowe jako stałe miejsca noclegowe dla zatrudnianych kierowców. Przepis ten przewiduje również karę dla przedsiębiorstwa, które świadomie pomięło zapis artykułu 8 punkt 8 rozporządzenia, 561/2006, czyli zaplanowało nocleg w kabinie pojazdu podczas przerwy tygodniowej trwającej dłużej niż 45 godzin.

Pod naciskiem międzynarodowego środowiska transportowego, rząd francuski zakwalifikował tego typu wykroczenie do kategorii V z przewidywaną karą 1000-1500 euro, a ostateczna kwota przewidziana przepisami to 30 tys. euro oraz nawet do roku pozbawienia wolności (artykuł L. 3315-4-1). Ustawa nie przewiduje, aby kierowca odpowiadał za brak zapewnienia mu miejsca do spania poza kabiną pojazdu.

Następna była Belgia

Kolejnym krajem, który wprowadził sankcje z tytułu nie przestrzegania tego typu przepisów, jest Belgia. Kara za wspomniane naruszenie w Belgii wynosi nawet 1,8 tys. euro. W przypadku braku natychmiastowej wpłaty, służby są uprawnione do zatrzymania pojazdu i żądania kaucji zwrotnej lub – gdy kara nie zostanie opła-

poza pojazdem. Jak wynika z opublikowanego raportu i zaleceń Niemieckiej Komisji Bundestagu ds. Transportu dotyczących zmian w ustawach GüKG (Ustawa o drogowym transporcie towarowym), StVG (Ustawa o transporcie drogowym) i FPerG (Ustawa o kierujących pojazdami), rozwiązaniem problemu jest wprowadzenie sankcji dla przewoźników nierealizujących powyższych zapisów.

Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

cona w ciągu 96 godzin – do konfiskaty pojazdu. Dla spraw, które trafiają do sądu, a sąd uzna winę przewoźnika, kara może wynieść nawet 60 tys. euro.

Jednakże warto nadmienić, w nawiązaniu do wytycznych obowiązujących na terenie Belgii lub Francji, że karalny

Niemcy i Wielka Brytania chcą walczyć

Według Komisji, w Niemczech obserwowana jest praktyka spędzania przez kierowców odpoczynku w kabinie ciężar-



Definicja odpoczynku tygodniowego jest zapisana również w rozporządzeniu 561/2006/WE i obejmuje regularny odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający krócej niż 45 godzin, jednak nie mniej niż 24 godziny

sposób Niemcy chcą walczyć z naruszeniem powyższych przepisów, a propozycja nowych zapisów została zatwierdzona przez Bundestag i będzie obowiązywać w najbliższym czasie.

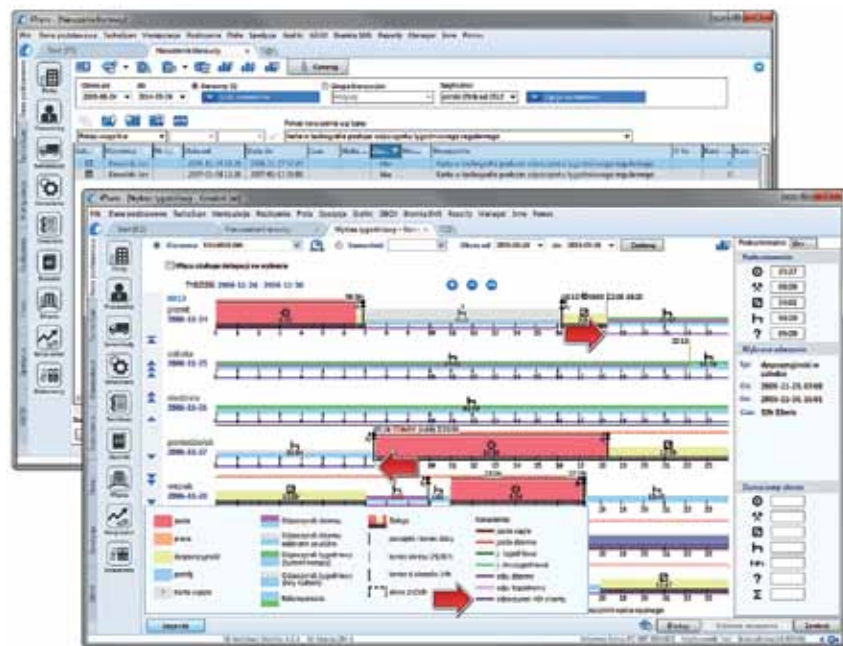
Również w Wielkiej Brytanii zaczęły pojawiać się głosy, że kierowcy nie powinni odbywać 45-godzinnych przerw w kabinach. Napisał o tym „The Times”, oraz „Daily Mail”.

W opinii rzecznika generalnego Trybunału Sprawiedliwości Evgeni Tanchieva (Sprawa C-102/16) każde państwo członkowskie Unii Europejskiej może karać kierowców, którzy obowiązkową – długą – pauzę odbiorą w kabinie ciężarówki, a nie w hotelu lub domu. Z tego względu już dziś warto zadbać o prawidłowe rozplanowanie trasy kierowcy, aby podczas wyjazdu nie musiał odbierać regularnych odpoczynków tygodniowych (możliwe nawet w systemie 3/1) lub aby odbierał je w miejscu, gdzie może skorzystać z hotelu.

Dzięki programowi 4Trans istnieje możliwość monitorowania czy kierowca realizuje prawidłowo odpoczynki tygodniowe. W przypadku istnienia podejrzeń, można uruchomić opcję Naruszenia Kierowcy, która da obraz, czy zapisy na karcie magnetycznej lub wykresówce są prawidłowe.

Zawiłość aktów prawnych i ciągle pojawiające się wytyczne wymuszają na przedsiębiorcach regularne pozyskiwanie wiedzy. W celu uniknięcia nieprawidłowości oraz mandatów warto jest uczestniczyć w spotkaniach branżowych, w których eksperci z całej Polski dzielą się swoją wiedzą i szerokim doświadczeniem. ◀

Piotr Krystek,
specjalista ds. wdrożeń
i szkoleń INELO



Dzięki programowi 4Trans istnieje możliwość monitorowania czy kierowca realizuje prawidłowo odpoczynki tygodniowe. W przypadku istnienia podejrzeń, można uruchomić opcję Naruszenia Kierowcy

będzie odpoczynek tygodniowy jedynie bezpośrednio przed kontrolą. W związku z tym kierowca może dostać mandat tylko z tytułu naruszenia „na gorącym uczynku”.

Kolejne Państwa wprowadzają sankcje z tytułu braku realizacji odbierania odpoczynku tygodniowego regularnego

rówki („koczownictwo”). Powyższa praktyka może być zmieniona między innymi przez zmiany w niemieckiej ustawie o kierujących pojazdami w celu uściślenia, że – regularne tygodniowe odpoczynki zgodne z 8 art. rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie mogą być spędzane w pojeździe. W ten

Żegluga układa się na nowo

W światowej żegludze liniowej nastąpiło wielkie „przemebrowanie”. Najwięksi armatorzy kontenerowcy świata dokonali kolejnego przegrupowania, w wyniku którego, w miejsce czterech dotychczasowych, powstały trzy wielkie alianse: „Ocean Alliance” (CMA CGM, China Cosco Shipping Corp., Evergreen, OOCL); „THE Alliance” (Hapag-Lloyd z UASC, K-Line, MOL, NYK, Yang Ming); „2M” (Maersk Line, MSC).

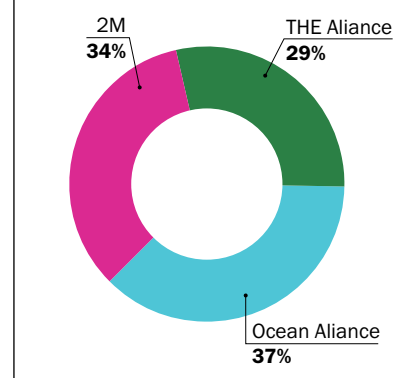
Skupia się w nich 77,2% globalnej floty kontenerowej, w tym aż 96% zatrudnionej na najbardziej uczęszczanym szlaku żeglugowym świata Azja – Europa. Ten kierunek jest również najistotniejszy dla nas, gdyż jest jedynym, z którego wielkie oceaniczne statki docierają z Dalekiego Wschodu do polskich portów bezpośrednio.

Nowe rozkłady rejsów

Od 1 kwietnia obowiązują już nowe rozkłady rejsów (*sailingi*), ale ich układanie trwało niemal do tej granicznej daty, przez co porty i terminale, a także związane z nimi firmy spedycyjno-logistyczne oraz przewoźnicy, trzymane były w niepewności. Nie było wiadomo statki którego alian-su, jakiej wielkości, kiedy, z jaką częstotliwością i do jakiego portu będą zawiązywały.

A stawka i ryzyko były duże, gdyż – jak się okazało – niektóre porty całkowicie wypadły z nowej siatki połączeń liniowych, a innym klientów mocno ubyło. Są takie porty, które odwiedzane będą częściej, niż dotychczas. Zalicza się do nich Rotterdam, gdzie wielkie kontenerowce pojawiać się będą aż 21 razy w tygodniu. W sumie jednak tych, które stracą, będzie znacznie więcej. Z nowych rozkładów bezpośrednich zawinięć wypadło aż 78 portowych terminali. Szczęśliwie, na liście terminali kontenerowych poszkodowanych nowym rozdaniem nie znalazł się DCT Gdańsk, który także i dotąd odwiedzany był co tydzień przez statki dwóch alian-sów: „2M” i „G6”, którego członkami byli armatorzy: APL, Hapag-Lloyd, MOL, NYK Line, Orient Overseas Container Line i Hyundai Merchant Marine. (Ten ostatni sojusz wprawdzie się rozwiązał, ale zrzeszeni

Udział trzech alian-sów w potencjale przewozowym na szlaku Azja-Europa



w nim armatorzy zasilili swoimi statkami nowo powstałe alianse).

Na szlaku Azja-Europa powstał nowy układ sił (patrz: wykres 1.). Najwięcej żeglugowych serwisów okrężnych wprowadził tam „Ocean Alliance” – jest ich 45. Sojusze „THE Alliance” i „2M” mają takich serwisów, odpowiednio: 32 i 25. Bywa, że armatorzy, którzy do wspomnianych alian-sów nie należą i nie utrzymują własnych serwisów na danym szlaku, są na nim obecni, a to poprzez wynajem czy wymianę przestrzeni ładunkowej (tzw. *slotów*) na statkach „aliansowych”. (Tak uczynił np. Hyundai Merchant Marine, który wymienił się slotami z aliansem „2M”).

Z trzech globalnych sojuszy swoje serwisy na Bałtyk wprowadziły dwa: „Ocean Alliance” i „2M”. Statki pierwszego odwiedzają wyłącznie Gdańsk, natomiast drugiego – Aarhus, Goeteborg i Gdańsk. Największy, „THE Alliance”, jeszcze na Bałtyk nie zawitał.

Przetasowania na polskim rynku

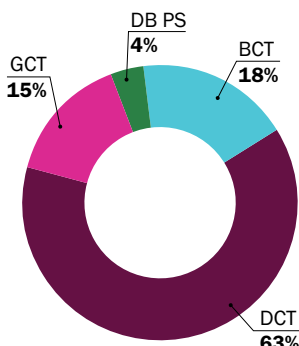
Jeśli chodzi o porty polskie, na nowym podziale rynków zyska Gdańsk, a straci Gdynia. Port ten już kilka lat temu opuścił największy kontenerowcy świata, Maersk Line, przenosząc się do Gdańska. Po utworzeniu alian-su „2M” dołączył do

Trzy nowe, alianse skupiają 77,2% globalnej floty kontenerowej, w tym aż 96% zatrudnionej na najbardziej uczęszczanym szlaku żeglugowym świata Azja – Europa.

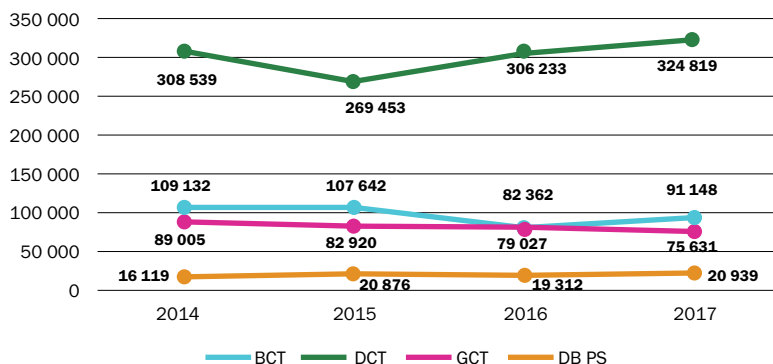


Na liście terminali kontenerowych poszkodowanych nowym rozdaniem nie znalazł się DCT Gdańsk, który także i dotąd odwiedzany był co tydzień przez statki dwóch alian-sów

Udział terminali w przeładunkach w I kwartale 2017 r.



Przeładunki w głównych portowych terminalach kontenerowych w I kwartale lat 2014-2017 (TEU)



niego drugi największy, Mediterranean Shipping Company (MSC).

Kolejny z pierwszej trójki, CMA CGM, jest liderem „THE Alliance”. Jego ładunki docierają do Gdyni pośrednio, statkami dowozowymi (feederami). Pytanie: jak długo? Na razie wygląda na to, że DCT Gdańsk nie będzie w stanie obsłużyć sprawnie statków trzeciego globalnego aliansu, a tylko ten głębokowodny terminal może przyjmować wielkie oceaniczne kontenerowce. Jego deklarowany potencjał, po niedawnej rozbudowie, wynosi wprawdzie 3 mln TEU (w przeliczeniu na kontenery 20-stopowe), ale odnosi się to w zasadzie tylko do zdolności przeładunkowej nabrzeży. Już obecnie, przy o ponad połowę mniejszych przeładunkach (w zeszłym roku było to 1,29 mln TEU), występowały poważne problemy z przywozem i odwozem od strony lądu. Dotyczyło to zwłaszcza możliwości bocznicy kolejowej terminalu.

Port gdyński spóźnia się z pogłębieniem i powiększeniem swoich akwenów już 4 lata – i nadal nie jest w stanie obsługiwać dużych oceanicznych kontenerowców. Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT), które są już w zasadzie gotowe do obsługi dużych kontenerowców oceanicznych, z powodu nieprzygotowania portu nie są w stanie tego robić. Na koniec ubiegłego roku GCT, ze swej rocznej zdolności przeładunkowej wynoszącej 630 tys. TEU, wykorzystał nieco ponad połowę (51%), a BCT, z 1 mln 200 tys. TEU, zaledwie 27% (patrz: „TSL Biznes” nr 2/2017).

Selekcja naturalna

Koncentracja potencjału przewozowego w żegludze sprawia, że po stronie portów następuje iście darwinowska selekcja natu-



Na koniec ubiegłego roku GCT, ze swej rocznej zdolności przeładunkowej wynoszącej 630 tys. TEU, wykorzystał nieco ponad połowę (51%), a BCT, z 1 mln 200 tys. TEU, zaledwie 27%

ralna: gorzej przystosowani są eliminowani, a przynajmniej skazani na peryferyzację. Tak się dzieje z portami i terminalami, które nie są w stanie obsługiwać coraz to większych statków i potoków ładunków. Zjawisko to występuje zarówno w skali globalnej, jak i lokalnej. Po wybudowaniu w Gdańsku wielkiego DCT, mniejszy z tamtejszych, Gdański Terminal Kontenerowy, stopniowo tracił klientów i już od kilku miesięcy przeładunki są tam zerowe. Udział terminalu DB Port Szczecin w obsłudze morskiego ruchu kontenerów wynosi zaledwie 4%, a należących do OT Logistics małych terminali w Gdyni i Świnoujściu nie liczy się, gdyż ich udział nie sięga nawet 1% (patrz: wykres 2).

Od paru lat tendencja ta nabiera dynamiki. Widać to wyraźnie, gdy porówna się obroty kontenerowe głównych terminali portowych w pierwszych kwartałach ostat-

nich kilku lat (patrz: wykres 3.) Wprawdzie kwartalne wyniki nie są w pełni miarodajne, ale całoroczne dane potwierdzają tę tendencję, a wiele wskazuje na to, że począwszy od drugiego kwartału tego roku może ona jeszcze przyspieszyć.

Wydawać się mogło, że nasz Bałtyk, położony na uboczu głównych szlaków żeglugowych, może być mniej narażony na turbulencje trapiące globalną żeglugę. Wskazywały na to zresztą statystyki z ubiegłych lat, prezentujące rynek bałtycki jako najdynamiczniejszy w okresach żeglugowej bessy, a zatem jeden z najbardziej odpornych na kaprysy koniunktury. Kiedy jednak wielkie alianse zawitały na nasze morze, to trapiące ich problemy przybyły tu wraz z nimi. A są one, jak się okazało, zaraźliwe – dla portów i całego ich zaplecza logistyczno-transportowego. ◀

Maciej Borkowski

Efektywna sieć transportowa

Zapewnienie stabilnych warunków rozwoju, a co za tym idzie stałej wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej oraz utrzymanie ulgi intermodalnej przynajmniej w perspektywie pięciu lat – to postulaty przewoźników kolejowych, które padły w trakcie V Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2017. Impreza odbyła się 13 kwietnia w AmberExpo w Gdańsku.

Zdaniem przewoźników tylko stabilne otoczenie tego biznesu jest w stanie zapewnić jego dalszy, systematyczny wzrost przewozów. Zwłaszcza że, jak zauważył Michał Jaworski z Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), sytuacja intermodalu jest niezła, choć mogłaby być jeszcze lepsza, chociażby dzięki opracowaniu i wdrożeniu wieloletniego programu wsparcia tego segmentu, którego jak na razie nie ma. Mimo to udział przewozów intermodalnych na rynku kolejowym wzrósł

Terminale dla przewoźników

Obecnie w Polsce działają 33 terminale, z których mogą korzystać przewoźnicy, o łącznej przepustowości 6,2 mln TEU, z czego największy potencjał posiadają Deepwater Container Terminal (DCT) w Gdańsku i Bałtycki Terminal Kontenery (BCT) w Gdyni. Generalnie morskie terminale intermodalne są w stanie obsłużyć 3,4 mln TEU, co stanowi 54,6% zdolności przeładunkowych wszystkich obiektów.

do terminali lądowych, jak też wewnątrz kraju. Ponadto transport realizowany jest na coraz krótszych dystansach. W 2016 r. było to średnio 346 km, wobec 352 km rok wcześniej, co zdaniem Michała Jaworskiego oznacza, że przewozy intermodalne stają się coraz bardziej opłacalne. Choć ich dalszy rozwój w dużym stopniu uzależniony jest od modernizacji infrastruktury kolejowej. Na ten cel Polska ma 10 mld euro środków unijnych, które są w dyspozycji Centrum Unijnych Projektów Transporto-

Udział przewozów intermodalnych na rynku kolejowym wzrósł w ub.r. do poziomu 5,8%, wobec 4,6% w 2015 r. Ogółem w 2016 r. przewieziono koleją prawie 1,44 mln TEU, co oznacza wzrost o 24,7% w stosunku do roku poprzedniego (1,15 mln TEU).

Według danych UTK, w Polsce jeden terminal obsługuje obszar o powierzchni 9,5 tys. km², podczas gdy w Niemczech na 10 tys. km² przypada 4,2 terminala.

Pozytywnym sygnałem jest spadek wysokości stawek za przewozy na głównych trasach, zarówno z portów morskich

wych (CUPT). Pieniądze, które otrzymaliśmy w ramach perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2014 – 2020 pochodzą z trzech programów: Infrastruktura i Środowisko, Polska Wschodnia i CEF. Warto jednak pamiętać, że środki na modernizację sieci kolejowej w unijnym bu-

Niezbędna jest przemyślana polityka lokalizacji i budowy terminali lądowych, zapewnienie instrumentów finansowania zaplanowanych projektów, a przede wszystkim założenia znowelizowanej „Strategii” muszą być na tyle realne, aby mogły zostać bez przeszkód zrealizowane

w ub.r. do poziomu 5,8%, wobec 4,6% w 2015 r. Ogółem w 2016 r. przewieziono koleją prawie 1,44 mln TEU, co oznacza wzrost o 24,7% w stosunku do roku poprzedniego (1,15 mln TEU). Były to głównie kontenery 20' (46,7%) i 40' (43%), choć systematycznie rośnie też udział kontenerów 45' (z 1,7% do 2,3%). Ich przewozy realizuje obecnie 13 przewoźników, z których pierwsza trójka ma prawie 80% udział w rynku. Tworzą ją: PKP Cargo (43,81% udziału), DB Cargo Polska (18,57%) i Lotos Kolej (17,06%). Warto jednak zaznaczyć, że ich dominacja maleje, gdyż w 2015 r. kontrolowali aż 90% rynku.



Rolę, którą mogłaby pełnić administracja państwowa to budowa sprawnej i efektywnej sieci transportowej z optymalną prędkością handlową oraz lokalizacją terminali wpływających na rozwój regionów

dżecie na lata 2007–2013 wykorzystaliśmy tylko w 89%. Obecnie zaś mamy na ten cel kwotę dwa razy większą.

Z unijnym dofinansowaniem

W przypadku transportu intermodalnego na jego dalszy rozwój CUPT przeznaczył 1 mld zł, które dostępne będą w ramach działania 3.2. Przyznawane będą tradycyjnie w drodze konkursu, zaś dofinansowanie

uwagę, że pozostało bardzo mało czasu na realizację inwestycji intermodalnych z unijnym dofinansowaniem, gdyż konkurs rozstrzygnięty ma zostać we wrześniu br., a ostateczne umowy zostaną podpisane prawdopodobnie dopiero w 2018 r.

Podobnie zresztą wygląda sytuacja z inwestycjami w infrastrukturę kolejową. Od 2014 r. wydano do tej pory dopiero 10 mld zł, a do zagospodarowania zostało jeszcze 56 mld zł. Marek Olkiewicz, wi-

środków. W przypadku portów morskich przeznaczono m.in. 850 mln zł na modernizację infrastruktury w Porcie Gdynia oraz 640 mln zł na tego typu inwestycje w portach w Gdańsku i Szczecinie.

Przewozy kontenerów koleją realizuje obecnie 13 przewoźników, z których pierwsza trójka ma prawie 80% udział w rynku. Tworzą ją: PKP Cargo (43,81% udziału), DB Cargo Polska (18,57%) i Lotos Kolej (17,06%).

sowanie dostępne będzie w wysokości 50% kosztów inwestycji. W poprzedniej perspektywie budżetowej, na 21 projektów w tym zakresie przeznaczono 500 mln zł. W trakcie dyskusji zwrócono jednak

ceprezes PKP Polskie Linie Kolejowe, zarządcą infrastruktury kolejowej, twierdzi, że sytuacja jest pod kontrolą, gdyż przygotowano szczegółowy program wykorzystania całej przyznanej nam puli unijnych



Morskie terminale intermodalne są w stanie obsłużyć 3,4 mln TEU, co stanowi 54,6% zdolności przeładunkowych wszystkich obiektów. Według danych UTK, w Polsce jeden terminal obsługuje obszar o pow. 9,5 tys. km², podczas gdy w Niemczech na 10 tys. km² przypada 4,2 terminala



Kraków: lepsze połączenia dzięki nowej łącznicy

Powstająca w centrum Krakowa łącznica kolejowa umożliwi bezpośrednią komunikację między przystankami Kraków Zabłocie i Kraków Krzemionki. Nowa, poprowadzona estakadami linia znacząco wpłynie na poprawę ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego. Dla pasażerów oznacza to szybszą i wygodniejszą podróż.



Prace na budowie łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki wkroczyły w decydujący etap. Uruchomienie nowej linii, które zaplanowano na ostatni kwartał tego roku, znacząco usprawni system komunikacji miejskiej oraz ruch pociągów dalekobieżnych. Wzrośnie komfort oczekiwania na peronach oraz liczba i dostępność przystanków. Na Zabłociu i Krzemionkach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. budują dwa wygodne centra przesiadkowe.

Szybciej i bez postojów

W efekcie nowo wybudowana trasa pozwoli m.in. na bezpośrednią, szybszą podróż z Krakowa Głównego do Skawiny i dalej do Oświęcimia i Zakopanego, co skróci podróż między stolicami Małopolski i Tatr o 15 minut. Przejazd estakadami umożliwi też płynną komunikację między stacjami Kraków Główny i Kraków Bonarka – informuje Rafał Zahuta, dyrektor projektu z PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Dotychczas pasażerowie musieli liczyć się z niedogodnością w postaci postoju na stacji Kraków Płaszów, gdzie konieczne były przebiegi lokomotyw dla zmiany kierunku jazdy. Łącznica rozwiązuje ten problem.

Wygodne centra przesiadkowe

Dzięki budowanej łącznicy wzrośnie komfort i poziom bezpieczeństwa podróżnych. Jeszcze w tym roku, wraz z ukończeniem całej inwestycji, do dyspozycji pasażerów oddane zostaną dwa nowe przystanki osobowe Kraków Zabłocie i Kraków Krzemionki, przebudowywane w ramach projektu. – Po zakończeniu prac podróżni będą oczekiwać na pociągi na nowoczesnych, zadaszonych obiektach, wyposażonych w ławki, windy i schody ruchome – a tym samym dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności – mówi Rafał Zahuta. Ponadto nowe obiekty usprawnią komunikację między koleją a transportem miejskim.

Zaawansowanie prac

Aktualnie trwają intensywne prace przy budowie przystanków Kraków Zabłocie oraz Kraków Krzemionki. Powstają tu nowoczesne hale dworcowe wraz z wygodnymi peronami oraz przyjazną pasażerom infrastrukturą. – Na Zabłociu stopień zaawansowania prac na początku maja wyniesie ok. 80 proc. Prowadzone są tu roboty instalacyjne i wykończeniowe wewnątrz nowego budynku dworcowego oraz na dwóch przebudowanych peronach. Na Krzemionkach hala przystankowa gotowa jest w stanie surowym, a wykonawca przystąpił do budowy drugiego wejścia na peron, wraz z szystemem windowym. Równolegle trwa budowa torowiska na dwóch estakadach – wylicza Marek Kupczak, kierownik kontraktu z PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Nowoczesna, osadzona na trzydziestu betonowych filarach konstrukcja dwóch estakad pozwoli na przejazd pociągów osobowych z prędkością do 60 km/h. – Warto pamiętać, że projektując nową łącznicę, musieliśmy dopasować się do już istniejącej infrastruktury i zabudowań miejskich, dlatego mówimy o dość skomplikowanym technicznie projekcie. Maksymalne pochylenie podłużne torowisk łącznicy wynosi 20 promili, natomiast minimalny promień łuku poziomego – 260 metrów. Między innymi te parametry determinują maksymalną prędkość na tym odcinku – dodaje Marek Kupczak. Oddanie wartę ponad 300 mln zł inwestycji zaplanowano w ostatnim kwartale 2017 roku. Uruchomienie linii poprzedzone będzie kilkoma miesiącami testów.

Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki



Zobacz więcej na:

www.zablocie-krzemionki.pl



W przypadku transportu intermodalnego, na jego dalszy rozwój CUPT przeznaczył 1 mld zł, które dostępne będą w ramach działania 3.2. Przyznawane będą tradycyjnie w drodze konkursu, zaś dofinansowanie dostępne będzie w wysokości 50% kosztów inwestycji

W interesie portów

Na rozwój obsługi kolejowej duży nacisk kładą polskie porty morskie. Jak podkreślił Adam Żołnowski, wiceprezes DCT, po problemach z przepustowością terminalu, do których doszło jesienią ub.r., przygotowywany jest projekt rozbudowy jego infrastruktury kolejowej. Obecnie terminal jest w stanie obsłużyć 300-400 pociągów w miesiącu, ale planuje wynik ten znacznie poprawić. W planach jest powiększenie liczby torów z 4 do 6, a ich długość wyniesie ma 750 m. Docelowo bocznica gdańskiego terminalu obsługiwać ma 700 tys. TEU.

go i odcinka Pszczółki – Tczew, która ma zostać wykonana do 2020 r. Dochodzi do tego także rozbudowa stacji Gdynia Port.

Rola administracji państwowej

Sporo miejsca poświęcono również roli państwa jako regulatora rozwoju infrastruktury liniowej oraz punktowej. Postulowano m.in. zwiększenie udziału instytucji państwowych w kreowaniu wizji optymalnej sieci transportowej na kolei, uznając, jak np. Bogusław Kowalski, prezes TK Telekom, że ich udział w rozwoju transportu intermodalnego jest zbyt mały.

Środki na modernizację sieci kolejowej w unijnym budżecie na lata 2007-2013 wykorzystaliśmy tylko w 89%. Obecnie zaś mamy na ten cel kwotę dwa razy większą.

Z kolei BCT jest w stanie obsługiwać trzy pociągi jednocześnie, na trzech torach o długości 670 m, a potencjał przeładunkowy terminalu w tym zakresie wynosi 550 tys. TEU i jak na razie nie jest w pełni wykorzystywany. Ale, aby tak się stało, niezbędna jest, oprócz oczywiście poprawy parametrów portu w Gdyni od strony wody (budowa obrotnicy i pogłębienie basenów portowych), modernizacja połączeń kolejowych z zapleczem. Chodzi głównie o poprawę parametrów linii kolejowej nr 201 jako alternatywnego połączenia portu z pominięciem Trójmiejskiego Węzła Kolejowe-

– Im więcej państwa w transporcie intermodalnym tym gorzej dla niego. Kwestie biznesowe zostawmy rynkowi. Rolę, którą mogłaby jednak pełnić administracja państwowa to budowa sprawnej i efektywnej sieci transportowej z optymalną prędkością handlową oraz lokalizacją terminali wpływających na rozwój regionów – stwierdził Janusz Zubrzycki, ekspert rynku przewozów intermodalnym. Szczególnie, że w marcu br. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa poinformowało o rozpoczęciu prac nad nowelizacją „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą

do 2030 r.” Według Jakuba Majewskiego, prezesa Fundacji ProKolej, przede wszystkim należy zastanowić się jaki mamy pomysł na rozwój transportu, a co za tym idzie, jaka powinna być docelowa wizja sieci transportowej w Polsce, w tym również kolejowej. Chociaż wciąż obowiązująca perspektywa 2030 r. jest, zdaniem Janusza Zubrzyckiego, eksperta rynku przewozów intermodalnym, zbyt krótkim okresem. „Strategia” powinna obejmować zdecydowanie dłuży czas, sięgając przynajmniej do 2050 r. W jego opinii brakuje realnego planu rozwoju całej sieci transportowej, co może wpłynąć na rozwój przewozów intermodalnych. – Obecnie, ze względu na zbyt niskie prędkości handlowe pociągów efektywna sieć kolejowa w Polsce de facto nie istnieje – dodał Janusz Zubrzycki.

Niezbędna jest więc przemyślana polityka lokalizacji i budowy terminali ładowych, zapewnienie instrumentów finansowania zaplanowanych projektów, a przede wszystkim założenia znowelizowanej „Strategii” muszą być na tyle realne, aby mogły zostać bez przeszkód zrealizowane.

Szansy i zagrożenia dla Polski

Wstępem do intermodalnej dyskusji była jednak prezentacja Janusza Piechocińskiego, obecnie prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej Polska – Azja, m.in. na temat szans i zagrożeń dla Polski w aspekcie zmian zachodzących w gospodarce światowej i europejskiej, jak również na rynku transportowym. Wśród zagrożeń wymienił m.in. tendencje protekcjonizmu i egoizmu gospodarczego w krajach Unii Europejskiej, różnice interesów między „staramy” i „nowymi” państwami UE, jak również niski poziom innowacyjności w naszym kraju i narastanie długu publicznego. Wśród szans zwrócił przede wszystkim uwagę na rozwój gospodarczy Polski, który jest jednym z najwyższych w UE, lecz aby możliwe było jego dalsze i efektywne wykorzystanie, niezbędna jest naprawa finansów publicznych.

Jeśli chodzi o kwestie transportowe, to zwrócił on uwagę na rolę kolejowego Nowego Jedwabnego Szlaku jako sieci wymiany handlowej między Chinami i Europą oraz szansę Polski na wykorzystanie potencjału tego przedsięwzięcia.

Do tematyki tej nawiązano również na zakończenie konferencji w dyskusji m.in. na temat wpływu Nowego Jedwabnego Szlaku (One Belt One Road) w kształtowaniu globalnych przepływów towarów z perspektywy polskiego transportu intermodalnego. ◀

FP



Przewozy kontenerów na krótkie odległości nie są efektywne ze względu na niską jakość parametrów wielu linii kolejowych. Kontener podróżujący niemal dobę z terminala na południu Polski do portów bałtyckich przegrywa z samochodem, potrzebującym tylko 10 godzin na przewóz

Rekordowy intermodal

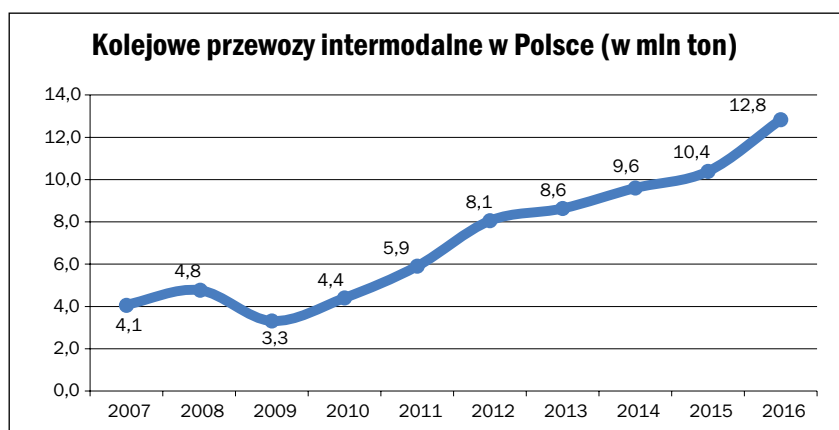
Tym razem sprawdziły się optymistyczne prognozy dotyczące tempa rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. Po bardzo udanych trzech kwartałach, w całym 2016 r. odnotowano rekordowe wyniki. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, masa przewiezionych towarów wyniosła 12,8 mln t, o około 23,5% więcej niż w roku poprzednim, natomiast praca przewozowa kształtowała się na poziomie 4,4 mld tkm, co oznaczało wzrost o 19,4%. Udział transportu intermodalnego na rynku przewozów kolejowych, mierzony masą ładunków, osiągnął poziom 5,8%, a według wykonanej pracy przewozowej – 8,8%.

Równie pomyślnie wyglądają pozostałe wskaźniki wzrostu. W ubiegłym roku 13 przewoźników kolejowych działających na tym rynku, przetransportowało blisko 951 tys. sztuk jednostek ładunkowych, o 27,6% więcej niż w 2015 r., natomiast uwzględniając wskaźnik TEU (1 kontener 200-stopowy = 1 TEU) wzrost ten wyniósł 24,7%. UTK tradycyjnie dokonała też analizy struktury jednostek transportowych w intermodalu. Nadal przewozi się przede wszystkim kontenery. – Ich udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2016 r. wyniósł 96,4% – czytamy w podsumowaniu prezesa UTK. – Najwięcej przewożono jednostek 20- i 40-stopowych, które stanowiły odpowiednio 46,7% i 43,0% ogólnej liczby przetransportowanych jednostek. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 25-stopowych – 0,9%, 30-stopowych – 3,1%, 35-stopowych – 0,4% i 45-stopowych – 2,3%. Naczepy i przyczepy samochodowe stanowiły 2,7% wykorzystywanych jednostek, a wymienne nadwozia samochodowe 0,7%.

25-procentowa ulga od opłat

Skąd taki „skok” intermodalu, po kilku ostatnich latach umiarkowanego raczej wzrostu i w sytuacji, gdy zasadniczej zmiany nie uległy warunki jego funkcjonowania? Korzystnie wpłynęła na to zapewne, najwyższa od lat (28,3 mln zł) wysokość 25-procentowej ulgi od opłaty za minimal-

ny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów w całości złożonych z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego i/lub wagonów pustych, przystosowanych do przewożenia takich ładunków. Do dać do tego należy poprawę warunków organizacji przewozów intermodalnych, podkreślane przez PKP PLK dążenia do zapewnienia na kluczowych liniach dla



transportu intermodalnego torów głównych dla składów całopociągowych o długości 700-750 m, bez konieczności dzielenia ich na części.

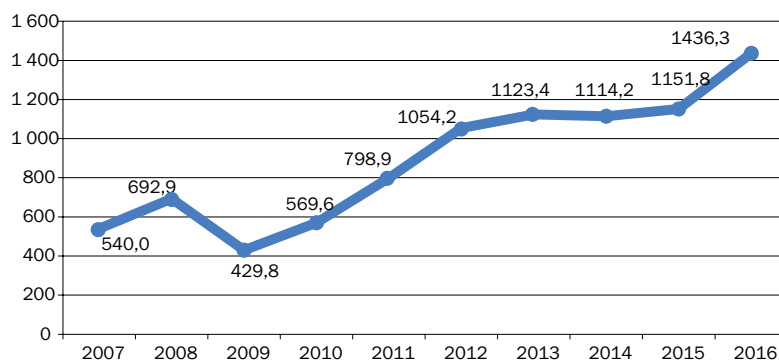
Z myślą o zwiększeniu atrakcyjności transportu intermodalnego w komunikacji międzynarodowej PKP PLK realizują, rozpisany na lata 2016-2023, program poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej w ośmiu rejonach przygranicznych, w tym toru szerokiego. Szacowany koszt tych inwestycji to ok. 245,1 mln zł. Mają one celu m.in. poprawę efektywności operacji przeładunkowych i zwiększenie przepustowości na wschodnich przejściach granicznych. Przypomnijmy, że obecnie zarządca infrastruktury administruje ok. 150 km linii szerokotorowych w rejonach przygranicznych Polski Wschodniej. Istotne dla rozwoju rynku intermodalnego jest również wsparcie finansowe, z jakiego korzystać mogą przewoźnicy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na zakup i modernizację lokomotyw oraz taboru kolejowego (wagony/platformy) dostosowanych do przewozu ładunków.

Niepełny sukces

Analizując wskaźniki ubiegłorocznych przewozów intermodalnych niektórzy eksperci podkreślali, że zbliżyły się one lub nawet przekroczyły wielkości nakreślone

Udział kontenerów w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2016 r. wyniósł 96,4%. Najwięcej przewożono jednostek 20- i 40-stopowych, które stanowiły odpowiednio 46,7% i 43,0% ogólnej liczby przetransportowanych jednostek.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (w tys. TEU)



w rządowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. – 6% dla udziału przewiezionej masy ładunków w transporcie szynowym dla całego transportu kolejowego i 7% dla mierzonego pracą przewozową. *Optymizm ten „studzą” jednak inne fakty. Po pierwsze – jak podkreśla UTK – dynamiczny wzrost przewozów intermodalnych nie przekłada się na realny*

wzrost wolumenu przewozów towarowych. Intermodalna hossa na razie jeszcze nie jest w stanie zrekomensować malejących przewozów tak podstawowych do niedawna ładunków jak węgiel, kruszywa i piasek czy rudy żelaza.

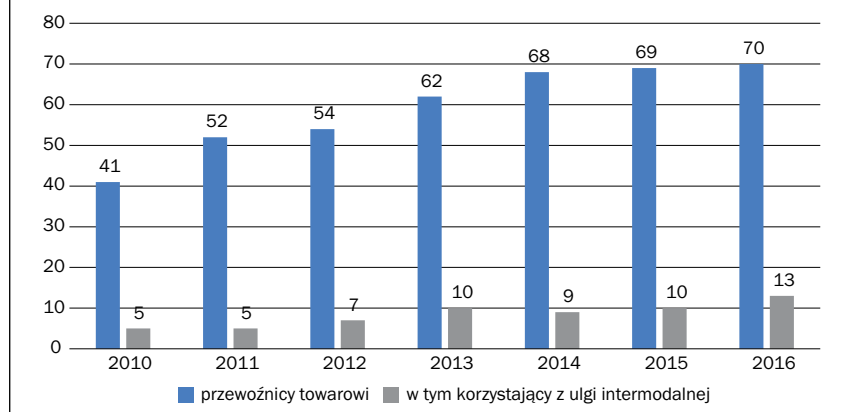
Po drugie, cele wyznaczone w strategii rządowej dla transportu intermodalnego w Polsce do roku 2020 wydają się skromne, jeśli już dzisiaj średni wskaźnik udziału przewozów intermodalnych, liczony masą towarów, wynosi w Unii Europejskiej ok. 17%. Po trzecie, co podkreśla się w raporcie prezesa UTK, – *koszty realizacji przewozów są nadal wysokie w porównaniu do transportu drogowego. Kolej ma utrudnioną konkurencję, szczególnie na trasach, gdzie nie obowiązuje elektroniczny system opłat via TOLL oraz nie ma opłat za autostrady. Przewozy kontenerów na krótkie odległości nie są efektywne ze względu na niską jakość parametrów wielu linii kolejowych, w tym średnią prędkość handlową. Kontener podróżujący niemal dobę z terminala na południu Polski do portów bałtyckich przegrywa z samochodem, potrzebującym tylko 10 godzin na przewóz.*

Kontener zamiast kruszywa

Zdaniem prof. Juliusza Engelhardta z Uniwersytetu Szczecińskiego, byłego podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, przedstawionym podczas debaty na tegorocznej konferencji „Intermodal 2017”, która odbyła się w Nadarzynie, stabilny, perspektywiczny rozwój transportu intermodalnego w Polsce wymaga kontynuacji

W ubiegłym roku 13 przewoźników kolejowych działających na rynku intermodalnym przetransportowało blisko 951 tys. sztuk jednostek ładunkowych, o 27,6% więcej niż w 2015 r., natomiast uwzględniając wskaźnik TEU wzrost ten wyniósł 24,7%.

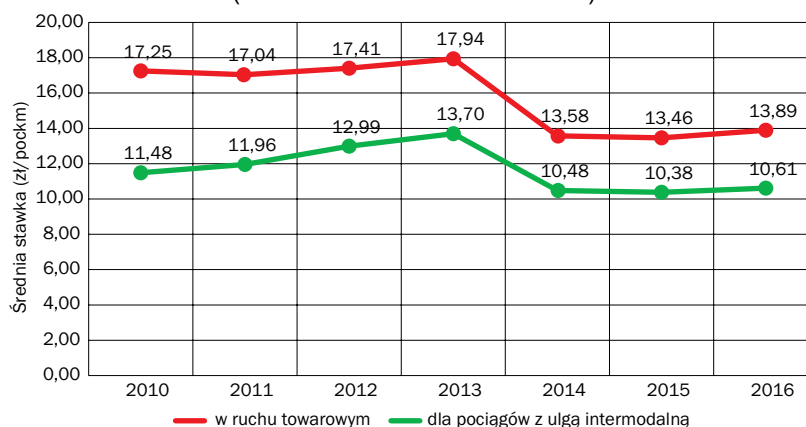
Liczba przewoźników kolejowych wykonujących przewozy towarowe na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



wsparcia finansowego w sposób zadeklarowany we wspomnianej strategii rządowej, utrzymania obecnej ulgi od opłaty podstawowej, a także dofinansowania działalności tych operatorów przewozów intermodalnych lub gestorów ładunków, którzy nadają do przewozów wymiennych nadwozia samochodowe, naczepy i przyczepy. Jego zdaniem, kolej powinna także działać na rzecz tworzenia kolejowo-morskich łańcuchów intermodalnych z wykorzystaniem żeglugi promowej (autostrady morskie). Należałoby również stworzyć system stałych pociągów intermodalnych organizowanych przez przewoźnika, który oferowałby klientom określoną przestrzeń w pociągu.

Recept na stały, dwucyfrowy rozwój intermodalu w Polsce nie brakuje. Zdaniem ekspertów, przewoźników i operatorów do najważniejszych kwestii należy zmniejszenie wysokich wciąży opłat za do-

Porównanie średnich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej (z wykonania) dla pociągów towarowych i pociągów z ulgą intermodalną w latach 2010-2016 (stan na dzień 31-XII-2016)



Z myślą o zwiększeniu atrakcyjności transportu intermodalnego w komunikacji międzynarodowej PKP PLK realizują, rozpisany na lata 2016-2023, program poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej w ośmiu rejonach przygranicznych, w tym toru szerokiego.

stęp do infrastruktury kolejowej, zapewnienie stabilnych zasad dostępu do niej, a także zagwarantowanie długoterminowej

ulgi, co pozwoliłoby na długofalowe planowanie inwestycji. Niezbędne jest także opracowanie i konsekwentne wdrażanie

wieloletniej strategii wsparcia państwa dla transportu intermodalnego, uwzględniającej powtarzane od lat postulaty uczestników tego rynku. W tym celu należałoby wznowić na nowych zasadach działalność powołanej w 2012 r. Rady ds. Transportu Intermodalnego. W opinii prof. Włodzimierza Rydzkowskiego z Uniwersytetu Gdańskiego, wobec perspektywy coraz bardziej energooszczędnej i surowcooszczędnej polskiej gospodarki i malejącego popytu na przewóz ładunków masowych, należy upatrywać szansy głównie w przewozach intermodalnych. ◀

Franciszek Nietz

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

Samskip rozwija sieć multimodalnych połączeń w Europie Środkowo-Wschodniej

Wolumeny na długodystansowych połączeniach kolejowych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, które do tej pory związane były z transportem drogowym, sukcesywnie rozwija Samskip.

Samskip, jeden z bardziej znaczących operatorów multimodalnych w Europie, obecnie do krajów Europy Środkowo-Wschodniej wykorzystuje 60 połączeń tygodniowo. Nadal jednak oczekuje stałego, systematycznego wzrostu. Serwisy łączą Rotterdam i Duisburg z 13 terminalami ulokowanymi w Polsce, Czechach, na Węgrzech, Słowacji i w Rumunii. W analogiczny, stopniowy sposób następuje rozwój serwisów *short-sea*, w ramach których Samskip łączy Rotterdam z portami Bałtyku.

Istotna rola Polski

Grupa ostatnio koncentrowała się nad rozwojem siatki połączeń do Turcji, Francji i Hiszpanii oraz nad przejęciem spółek związanych z transportem chłodniczym

w Norwegii. W strategii rozwoju Samskip Polska też odgrywa istotną rolę.

W odpowiedzi na potrzeby dynamicznie rozwijającego się polskiego rynku w 2017 r. globalne ramię logistyczne grupy – Samskip Logistics – otworzyło biuro w Gdańsku. Polska, będąca kiedyś spichlerzem Europy, dziś rozwija się też dzięki eksportowi produktów spożywczych.

Samskip oferuje 3-dniowy czas transportu koleją pomiędzy Rotterdamem i Poznaniem (sześć połączeń tygodniowo) oraz Kutnem i Brzegiem Dolnym (pięć połączeń w tygodniu). W ofercie znajdują się również Gliwice, z pięcioma połączeniami i 5-dniowym czasem transportu z portu holenderskiego. Wspomniana sieć połączeń jest przede wszystkim atrakcyjna dla

Grupa Samskip ostatnio koncentrowała się nad rozwojem siatki połączeń do Turcji, Francji i Hiszpanii, oraz nad przejęciem spółek związanych z transportem chłodniczym w Norwegii. W strategii rozwoju Samskip Polska też odgrywa istotną rolę.



Na początku 2017 r. Samskip podpisał umowę z Rail Cargo Group w celu połączenia siatek multimodalnych obu firm, by uruchomić połączenie między Szwecją i Rumunią, stanowiące istotny element dalszego rozwoju grupy

klientów związanych z liniami handlowymi między Polską a UK, Portugalią i Irlandią. Wspomniane serwisy kolejowe operują na kontenerach typu 20ft (20-stopowy), 40ft, 45ft, a także *curtain-sided* (kurtynowych) i kontenerach chłodniczych.

Firma dostrzega również potencjał drżący w Polsce, w kontekście rozwoju połączeń długodystansowych. I chce rozwijać je w zgodzie z celem Unii Europejskiej dotyczącym redukcji emisji dwutlenku węgla. Przykładowo, samochód ciężarowy na drodze z Warszawy do Madrytu generuje ilość CO₂ odpowiadającą 2,592 kilograma, natomiast gdy pokonuje tę samą drogę koleją, współczynnik emisji dwutlenku węgla osiąga 1,224 kilograma mniej.

Biuro w Gdańsku, zarządzane przez Filipa Chajęckiego, to połączenie znajomości lokalnego rynku i zalet globalnej siatki biur Samskip Logistics. Dzięki temu firma oferuje kompleksowe usługi logistyczne, „skrojone na miarę potrzeb” polskich importerów i eksporterów. Do portfolio usług wchodzi szeroko pojęta logistyka, przewozy sztuk ponadgabarytowych i projektów, agencja celna oraz agencja statkowa.

Między Szwecją a Rumunią

Ekspansja w Polsce to tylko jeden z ostatnich przykładów rozwoju firmy w tym regionie. Na początku 2017 r. Samskip podpisał umowę z Rail Cargo Group w celu połączenia siatek multimodalnych obu



Połączenie kolejowe oferuje klientom bardziej przewidywalny i terminowy produkt, jak również i istotne korzyści po stronie ekologii – dużo niższą emisję dwutlenku węgla w przeliczeniu na jednostkę transportową

– Do tej pory klienci wysyłający ładunki między Szwecją a Rumunią mieli ograniczony wybór transportu. Wielokrotnie też musieli się liczyć z ryzykiem niedostarczenia towaru na czas – wyjaśnia Frank Gielen, kierownik ds. rozwoju biznesu intermodalnego Samskip. – Połączenie kolejowe oferuje klientom bardziej przewidywalny

będzie również pierwszym który połączy bezpośrednio Turcję ze Skandynawią, integrując systemy transportowe Turcji, Rumunii i Niemczech z Duisburgiem i Skandynawią.

Nowy serwis w porównaniu do transportu drogowego będzie oferować bardzo konkurencyjny *transit-time* i umożliwić pokonanie trasy ze Sztokholmu do Curtici w 4-5 dni robocze.

Max Kindler, menedżer Rail Cargo Group Intermodal, potwierdza, że nowy produkt będzie charakteryzować się – dużą częstotliwością, konkurencyjnym czasem transportu przy atrakcyjnej cenie. Dodaje on, że – Rail Cargo Operator również przy tym projekcie chce wykorzystywać swoje mocne strony, takie jak nowoczesne i zaawansowane technologicznie systemy logistyczne i dopasowaną sieć produktów.

W początkowej fazie połączenie między Duisburgiem i Curtici będzie obsługiwane cztery razy w tygodniu, jednak biorąc pod uwagę konkurencyjność rozwiązania, obie firmy oczekują że ten nowatorski produkt na rynku może przyczynić się do wzrostu wymiany handlowej. Samskip i RCO planują zwiększenie tygodniowej częstotliwości do pięciu połączeń w dalszej części roku. Frank Gielen dodaje, że – klientami korzystającymi z tego rozwiązania, będzie opiekować się dedykowana komórka w Samskip, dbająca o całą rozpiętość przewozu. ◀

MM

Węzeł w Curtici wchodzi w nową rolę. Produkt Samskip i Rail Cargo Grup będzie również pierwszym który połączy bezpośrednio Turcję ze Skandynawią, łącząc systemy transportowe Turcji, Rumunii i Niemczech z Duisburgiem i Skandynawią.

firm, by uruchomić połączenie między Szwecją i Rumunią, stanowiące istotny element dalszego rozwoju grupy.

Owoce tej współpracy jest nowe połączenie kolejowe między miastem Curtici w Rumunii i głównymi hubami logistycznymi Szwecji. Nowy produkt jest efektem synergii dwóch aktualnych korytarzy transportowych dla tej relacji. Serwis jest oparty na terminalu grupy Samskip w Duisburgu, nowoczesnym hubie kolejowym o powierzchni 140 tys. m²

Curtici, ulokowane na zachodnim krańcu Rumunii, jest istotnym węzłem kolejowym w Europie Środkowo-Wschodniej, który łączy europejską sieć kolejową ze stolicą kraju w Bukareszcie.

i terminowy produkt, jak również i istotne korzyści po stronie ekologii – dużo niższą emisję dwutlenku węgla w przeliczeniu na jednostkę transportową – dodaje.

Z wykorzystaniem węzła w Curtici

Transport kolejowy w Rumunii rozwinął się znacząco w ciągu ostatnich lat. Do istotnych inwestycji należy nowa linia do Bułgarii – część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego numer IV – oraz rewitalizacja trasy łączącej port morski w Konstancie z Bukaresztem. Curtici natomiast staje się „nową bramą” do tej części Europy.

Węzeł w Curtici wchodzi w nową rolę. Produkt Samskip i Rail Cargo Grup



Fot. Jędrzej Kłaman WSL

Wyższa Szkoła Logistyki kształci na wysokim poziomie, co potwierdzają czołowe lokaty uczelni w rankingach, opinie pracodawców oraz popyt na absolwentów i coroczny bardzo dobry nabór kandydatów wyczerpujący możliwości przyjmowania wszystkich chętnych

Kształcenie na coraz wyższym poziomie

Z edukacją jest coraz gorzej, gdyż pokolenie, które teraz zaczyna studia nie ma wystarczającej wiedzy i nie jest przygotowane do funkcjonowania w obecnym otoczeniu gospodarczym. Do tego model edukacji nadal jest w fazie zmian, lecz nic pozytywnego z tego nie wynika. W konsekwencji młodych ludzi trzeba uczyć na studiach pisania, a to nie jest zadaniem studiów – tak rok temu o absolwentach szkół średnich, którzy podejmują studia mówiła prof. Halina Brdulak z SGH. Czy podobnego zdania jest Ireneusz Fechner, kanclerz Wyższej Szkoły Logistyki z siedzibą w Poznaniu?

Czy logistyk/specjalista od transportu kończąc uczelnię jest przygotowany do pracy w zawodzie?

To zależy od programu studiów, treści kształcenia przekazywanych przez wykładowców oraz programów praktyk obo-

wiązkowych i dodatkowych staży w jakich mogą uczestniczyć studenci. Wymienione czynniki wpływające na jakość przygotowania absolwentów do pracy w zawodzie zależą od znajomości przez uczelnię realiów przyszłej pracy zawodowej studentów oraz od kompetencji kadry dydak-

lepiej przygotowują do tego zawodu? Fachowcy z jakimi kompetencjami są przede wszystkim poszukiwani?

Oba typy uczelni kształcą kandydatów do zawodów logistycznych. Logistyka obejmuje szerokie spectrum zadań, dla których



Fot. Jędrzej Kłaman WSL

Program studiów, treści kształcenia, program praktyk obowiązkowych i dodatkowych staży, które wpływają na jakość przygotowania absolwentów do pracy w zawodzie, zależą od znajomości przez uczelnię realiów przyszłej pracy zawodowej studentów i od kompetencji kadry dydaktycznej

Logistyka obejmuje szerokie spectrum zadań, dla których realizacji potrzebne są kompetencje z dziedziny ekonomii, zarządzania bądź umiejętności techniczne. Rynek pracy nie wskazuje na wyraźną preferencję któregoś z typów uczelni.

tycznej. Źródłem wspomnianej znajomości potrzeb rynku jest współpraca uczelni z przedsiębiorstwami i udział praktyków w procesie kształcenia. Tym samym, dobre przygotowanie absolwenta w zawodzie logistyka w dużym stopniu zależy od wyboru uczelni.

Jaki profil kształcenia/uczelnia (politechnika, szkoła ekonomiczna) naj-

realizacji potrzebne są kompetencje z dziedziny ekonomii, zarządzania bądź umiejętności techniczne. Rynek pracy nie wskazuje na wyraźną preferencję któregoś z typów uczelni, choć zarządzanie procesami i operacjami wynikające z samej definicji logistyki podpowiada dominację wykształcenia wywodzącego się z obszaru nauk ekonomicznych. Wyższa Szkoła Logistyki prowadzi w ramach studiów pierwszego



Ireneusz Fechner

stopnia studia inżynierskie i licencjackie, a absolwenci kończący oba rodzaje studiów bez problemu znajdują zatrudnienie.

Czy poziom wiedzy wyniesiony ze szkoły średniej przez osoby, które dostały się na studia logistyczne/transportowe, zmienia się i pozwala na ich dalszy rozwój, przede wszystkim zawodowy?

Na podstawie bogatych doświadczeń Wyższej Szkoły Logistyki, która od lat prowadzi autorski program współpracy ze ponadgimnazjalnym szkolnictwem zawodowym w zawodach logistycznych, mogę powiedzieć, że kształcenie zawodowe w tych szkołach jest na coraz wyższym poziomie, zawiera dużą dawkę kształcenia praktycznego, a absolwenci kontynuujący naukę na wyższych uczelniach są do niej dobrze przygotowani. Problemem jest kolejna zmiana podstaw programowych i zmiany organizacyjne w systemie oświaty. Związane z tym zamieszanie co do organizacji procesu kształcenia, programów kształcenia i sposobów ich realizacji wywołuje niepokój dyrektorów techników i nauczycieli przedmiotów zawodowych.



Upracticznienie kształcenia wymaga między innymi kontaktu studenta z praktyką zanim opuści mury uczelni. Dlatego udział w praktykach studenckich oraz w różnego rodzaju stażach zawodowych jest wartością nie do przecenienia

Natomiast, jeśli kandydat na studia ma problemy z pisaniem czy liczeniem powinien się poważnie zastanowić, czy szkoła wyższa jest dla niego właściwym miejscem.

Czy, Pana zdaniem, ze szkolnictwem wyższym w interesującym nas zakresie, w Polsce jest coraz gorzej, a może lepiej?

Coraz więcej szkół wyższych oferuje kształcenie logistyczne. Masowość nie sprzyja jakości, ale ocena należy do Polskiej Komisji

Akredytacyjnej. Mogę mówić o uczelni, w której pracuję. Wyższa Szkoła Logistyki kształci na wysokim poziomie, co potwierdzają czołowe lokaty uczelni w rankingach, opinie pracodawców oraz popyt na naszych absolwentów i coroczny bardzo dobry nabór kandydatów wyczerpujący możliwości przyjmowania wszystkich chętnych.

Co należałoby zmienić w sposobie nauczania na uczelni? Może wystarczy tylko małe korekty?

Uczelnie muszą mieć stały kontakt z rynkiem pracy i reagować na nowe trendy rozwojowe w dziedzinie transportu, spedycji i logistyki, dbać o rozwój własnej kadry dydaktycznej i włączać do dydaktyki praktyków. Wysoka jakość kształcenia odpowiadająca potrzebom rynku, a nie wyłącznie ograniczonym możliwościom uczelni i jej kadry dydaktycznej, jest warunkiem koniecznym do powodzenia absolwentów na rynku pracy.

Jak zmienia się zapotrzebowanie na logistyków, czy też specjalistów od spraw transportu w ciągu ostatnich lat?

Zapotrzebowanie jest niezmiennie od lat, ale zawsze powtarzam, że praca na niko nie czeka. Trzeba się uczyć, sumiennie odbywać praktyki zawodowe, uczestniczyć w stażach i doskonalić znajomość języków obcych. Ważne jest również nabywanie kompetencji potwierdzonych certyfikatami niezbędnymi do wykonywania określonego zawodu lub świadczenia przez przedsiębiorstwo niektórych usług logistycznych. Podobnie jak w przypadku innych zawo-



Kształcenie zawodowe w ponadgimnazjalnym szkolnictwie zawodowym w zawodach logistycznych jest na coraz wyższym poziomie, zawiera dużą dawkę kształcenia praktycznego, a absolwenci kontynuujący naukę na wyższych uczelniach są do niej dobrze przygotowani

co nie zawsze jest prawdą. Prawdą jest natomiast, że studia odbywane w zagranicznej uczelni dają międzynarodowe obycie, budują świadomość wielokulturowości w procesie pracy oraz pozwalają rozwijać umiejętności językowe. Wymienione cechy wzmacniają cv kandydata do pracy i z pewnością są jego dodatkowym atutem w procesach rekrutacji.

Wiele firm logistycznych oferuje praktyki dla studentów. Czy warto z nich skorzystać? Co można zyskać?

Praktyki są niezbędnym elementem poznawania uwarunkowań przeszłej pracy, weryfikacji wiedzy teoretycznej w zderzeniu z praktyką oraz budowania świadomości realiów zawodu i oczekiwań przyszłego pracodawcy. Upracticznienie kształcenia, na którego potrzebę tak bardzo zwraca się uwagę, wymaga między innymi kontaktu studenta

Podobnie jak w przypadku innych zawodów logistycy muszą uzupełniać swoje wykształcenie i ciągle nabywać nowe kompetencje w relacji do zmieniających się zasad i warunków wykonywania zawodu.

dów logistycy muszą uzupełniać swoje wykształcenie i ciągle nabywać nowe kompetencje w relacji do zmieniających się zasad i warunków wykonywania zawodu. Logistyka chłonie nowości, bo na ich adaptacji buduje swoją przewagę konkurencyjną i opiera możliwości świadczenia usług.

Czy studia za granicą dają większe możliwości zatrudnienia w logistyce?

Jest takie przekonanie. W domyśle zakłada się, że zagraniczne uczelnie kształcą lepiej,

z praktyką zanim opuści mury uczelni. Dlatego udział w praktykach studenckich oraz w różnego rodzaju stażach zawodowych jest wartością nie do przecenienia, pod warunkiem dobrego programu praktyk i staży oraz zaangażowania studenta i rzetelnego wywiązywania się przez niego z obowiązków.

Praktyka jest także okazją zbudowania przez studenta swojego pozytywnego wizerunku wobec pracodawcy, co może mu ułatwić uzyskanie pracy po ukończeniu studiów, a także jeszcze podczas ich kontynuacji. ◀

Nadal tendencje rozwojowe

Mimo tego, że rok 2016 był bogaty w niesprzyjające gospodarce wydarzenia polityczne, nie przerwało to dobrej passy na rynku nieruchomości. Czy i obecny będzie równie dobry? O prognozę pokusił się Dirk Sosef, dyrektor Działu Badań i Strategii Prologis w Europie.

Raport sporządził w oparciu o dane rynkowe i odpowiedzi udzielone w ramach ankiety przeprowadzonej wśród ponad 150 firm działających w branży, które uczestniczyły w seminarium zorganizowanym w październiku 2016 r. przez Prologis podczas targów Expo REAL w Monachium.

W Europie pewne zmiany

Jak stwierdził Dirk Sosef podczas spotkania z dziennikarzami w Warszawie, które miało miejsce w trakcie konferencji podsumowującej wyniki Prologis w 2016 r., obecnie poziom rozwoju rynku nieruchomości w Europie jest niższy niż w Stanach Zjednoczonych i Japonii. W Europie na jedno gospodarstwo przypada 2,5 m² nowocze-

snej powierzchni magazynowej, a w Stanach Zjednoczonych trzy razy więcej. Jest to związane z podażą, której rozwój w Europie nastąpił dopiero po otwarciu granic. Dystans pomiędzy tymi kontynentami skróci się jeszcze, jeśli utrzyma się stały wzrost popytu na powierzchnię magazynową, zwłaszcza w części kontynentalnej Europy, a poziom pustostanów stanie się

jednorodnie niski. Wtedy też wzrosną stosunkowo niskie czynsze. Ostatnio wzrost tych efektywnych odnotowano na poziomie 13% w stosunku do najniższego poziomu.

W Europie najwyższe czynsze i niski poziom pustostanów odnotowano w Wielkiej Brytanii i Europie Północno-Zachodniej. W Wielkiej Brytanii i w Niemczech także miejski rynek nieruchomości cha-

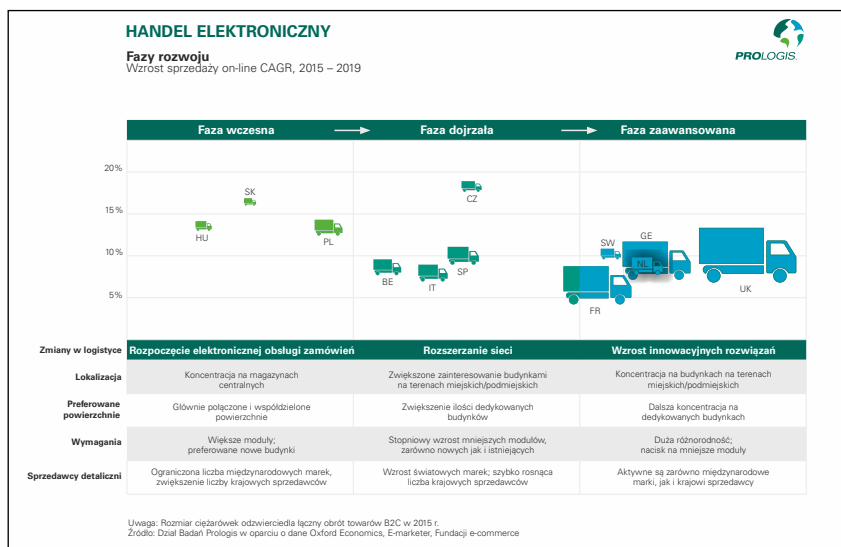
Mamy dwie grupy czynników, które obecnie kształtują popyt na magazyny. Do pierwszej należą te zależne od stanu gospodarki, globalnego handlu i konsumpcji. Druga związana jest z rekonfiguracją łańcucha dostaw i jest najbardziej znacząca w Europie.



Na tle europejskim polski rynek magazynowy, ze scentralizowaną lokalizacją obiektów, znajduje się dopiero na początku fazy rozwoju. Klienci zaczynają szukać mniejszej powierzchni w dużych obiektach magazynowych (Prologis Park Stryków)

rakteryzuje się wysoką barierą podaży, dużym popytem i wzrastającymi czynszami. Rynek miejski hiszpański i holenderski znajdują się w fazie poprawy koniunktury: w Hiszpanii staje się mniej skoncetrowany, a w Holandii rośnie w związku z rozwojem korytarzy transportowych. W obu krajach czynsze wzrosły o ok. 5% i wynoszą obecnie około 46 euro/m². Za tymi rynkami, również w fazę poprawy koniunktury wkroczyły rynki w miastach francuskich (Paryż i Marsylia).

Dirk Sosef wymienił też czynniki, które obecnie kształtują popyt na magazyny. Do pierwszej grupy należą te zależne od stanu gospodarki, globalnego handlu i konsumpcji. Druga związana jest z rekonfiguracją łańcucha dostaw i jest najbardziej znacząca w Europie. Na terenie tego kontynentu użytkownicy powierzchni poszukują coraz efektywniejszych rozwiązań dotyczących łańcucha dostaw tak, aby go zoptymalizować, odejść od scentralizowanych lokalizacji w kierunku coraz bardziej nowoczesnych powierzchni, bo to powoduje zwiększenie wydajności łańcucha dostaw i zmniejsza koszty.



Na tle europejskim polski rynek magazynowy, ze scentralizowaną lokalizacją obiektów, znajduje się dopiero na początku fazy rozwoju. Klienci zaczynają szukać mniejszej powierzchni w dużych obiektach magazynowych. Nie rozwinął się jeszcze trend polegający na optyma-

lizacji zajmowanej powierzchni dzięki lepszemu sposobowi śledzenia popytu. W Polsce mamy też do czynienia z niższymi czynszami ze wszystkich rozwiniętych gospodarek i niską barierą wejścia na rynek, co prowadzi do agresywnej konkurencji.

WSL.COM.PL

NAJLEPSZA DROGA DO KARIERY W LOGISTYCE

PIERWSZA W POLSCE UCZELNIA LOGISTYCZNA

SPECJALISTYCZNE STUDIA MBA

CERTYFIKATY POTWIERDZAJĄCE KWALIFIKACJE ZAWODOWE
NAJLEPSI SPECJALIŚCI Z BRANŻY LOGISTYCZNEJ
ZAJĘCIA W WSL I TECHNISCHE HOCHSCHULE WILDAU
NAUKA W JĘZYKU POLSKIM I ANGIELSKIM



Obecny rok może okazać się korzystny dla branży nieruchomości logistycznych w Europie. Na wzrost wskazują wskaźniki rynkowe, a optymizm widoczny jest wśród firm działających w branży.

A co zdarzy się w ciągu paru lat? – trudno przewidzieć, gdyż sytuacja w Europie z roku na rok zmienia się bardzo dynamicznie. Świadczy o tym chociażby rynek węgierski, gdzie jeszcze 3-4 lata temu poziom pustostanów wynosił około 40%, a teraz Prologis osiąga tam bardzo dobre wyniki.

Czynniki kształtujące rok 2017

Z prognoz sporządzonych przez Dirka Sosefa na podstawie opinii i ankiet, wynika że na postrzeganie rynku nieruchomości w tym roku ogromny wpływ ma ciągła niepewność związana z trudną do przewidzenia sytuacją polityczną w wielu krajach europejskich, jak uruchomienie procedury z art. 50 (Brexit) oraz wybory w Holandii, Francji i Niemczech. Decyzje, które zostaną podjęte mogą nadal utrzymać stan niepewności politycznej i gospodarczej.

Mimo tych wydarzeń, zdaniem Dirka Sosefa, obraz rynku jest pozytywny i obecny rok może okazać się korzystny dla branży nieruchomości logistycznych w Europie. Na wzrost wskazują wskaźniki rynkowe, a optymizm widoczny jest wśród firm działających w branży, które wzięły udział w targach Expo REAL. Aż 50% uczestników seminarium zorganizowanego w ramach tego wydarzenia jest przekonanych, że w stosunku do 2016 r. wyniki sektora w 2017 r. będą lepsze, 35% z nich uważa, że będą podobne, i tylko 15% zakłada, że otoczenie rynkowe ulegnie pogorszeniu.

W dokumencie, będącym podsumowaniem badań o nazwie „Wielkie wyzwania to wielkie możliwości” przedstawiono pięć czynników, które mogą nastrajać optymistycznie w 2017 r., o których piszemy poniżej.

Po pierwsze, logistyka

Wyniki notowane w sektorze nieruchomości logistycznych, znacznie lepsze niż wyniki gospodarcze, spowodowane są czynnikami strukturalnymi. Modernizacja łańcuchów dostaw wymusiła na deweloperach inwestycje w nowe budynki, co z kolei napędza wzrost.

Znaczenie efektywnych łańcuchów dostaw (również w Polsce) zwiększyło



się wraz z powstaniem nowego czynnika popytu — handlu elektronicznego. Jest to związane ze zwiększaniem przez sprzedawców detalicznych i spedytatorów nakładów

Wyniki notowane w sektorze nieruchomości logistycznych, znacznie lepsze niż wyniki gospodarcze, spowodowane są czynnikami strukturalnymi. Modernizacja łańcuchów dostaw wymusiła na deweloperach inwestycje w nowe budynki, co z kolei napędza wzrost.

inwestycyjnych na obsługę zamówień, co przekłada się na popyt. Mocną pozycję handlu elektronicznego, jako jednego z czynników rozwoju, odzwierciedla odsetek nowych umów najmu, który w 2016 r. wynosił ok. 20%, a jeszcze pięć lat temu był na poziomie mniejszym od 5%. Według danych eMarketer, w 2017 r. sprzedaż detaliczna w ramach handlu elektronicznego będzie się rozwijać w tempie 10% w Europie Zachodniej i niemal 20% w Europie Środkowej i Wschodniej.

Po drugie, prężny wzrost gospodarczy w Europie

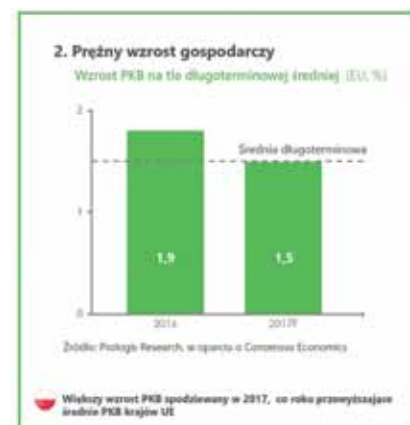
Firmy działające w branży nieruchomości uznały, że największym potencjalnym zagrożeniem dla sektora nieruchomości logistycznych w 2017 r. będzie globalne spowolnienie gospodarcze (53%). W dal-

szej kolejności był Brexit i inne zdarzenia geopolityczne (24%). I to mimo tego, że w ciągu ostatnich kilku lat europejska gospodarka udowodniła swoją odporność na różne negatywne tendencje, począwszy od sankcji nałożonych na Rosję, aż po potencjalny Grexit i Brexit. Istotną rolę w procesie wzrostu gospodarczego i budowania odporności gospodarki odegrali konsumenci, w drugiej kolejności Europejski Bank Centralny (ECB). Znajduje to odzwierciedlenie w wynikach przeprowadzanego przez Komisję badania poziomu zaufania konsumentów. Uzyskane w 2016 r. średnie wyniki stanowiły trzecią najwyższą wartość otrzymaną w ciągu 15 lat, ustępując jedynie wynikom z 2007 r. i 2015 r.

Firma Consensus Economics szacuje, że w 2017 r. w większości krajów europejskich wzrost gospodarczy będzie nieznacznie mniejszy niż w 2016 r. Analiza sytuacji w 12 państwach Europy, w których Prologis prowadzi swoją działalność, przekłada się na prognozy wzrostu w zakresie od 0,7% (Włochy) do 3% (Polska). Ponadto, na pięciu spośród tych rynków wzrost w latach 2017-2019 może być większy niż w latach 2014-2016, choć prognozowane

wartości wciąż utrzymują się w granicach zakreślonych dla poprzedniego cyklu koniunkturalnego.

Perspektywy gospodarcze na 2017 r. mogą się wydawać zachowawcze, jednak



istnieją powody do umiarkowanego optymizmu. Stopa bezrobocia ciągle spada, i choć wciąż znajduje się na dość wysokim poziomie, to jednak powoli zbliża się do poziomu sprzed kryzysu. Jest to ko-

wartość odnotowana w poprzednim cyklu to około 9,3%.

Na kontynencie wskaźnik wolnej powierzchni ma spaść do poziomu 5,1%, a jest on niższy o 1,5% od najniższej war-

się w 2017 r. podstawowych czynników rynkowych.

Po czwarte, dalszy, stopniowy wzrost czynszów

Globalny kryzys gospodarczy zaowocował znaczącymi upustami dla najemców, co miało obniżyć poziom pustostanów. Stopniowe kurczenie się zasobów wolnej powierzchni w Europie, które obserwujemy od 2010 r., doprowadziło do umiarkowanego wzrostu czynszów. W ostatnich latach czystsze efekty netto wzrosły w Wielkiej Brytanii, gdzie ich wysokość utrzymuje się na poziomie powyżej poprzedniej wartości szczytowej. Oczekuje się, że kolejna fala wzrostów będzie napędzana przez kraje kontynentalnej Europy, przede wszystkim Niemcy i Holandię. Z kolei Europa Południowa to powoli odbudowujący się rynek.

Analiza sytuacji w 12 państwach Europy, w których Prologis prowadzi działalność, przekłada się na prognozy wzrostu gospodarczego w zakresie od 0,7% (Włochy) do 3% (Polska). Na pięciu spośród tych rynków wzrost w latach 2017–2019 może być większy niż w latach 2014–2016.

lejnny czynnik, który powinien pozytywnie wpłynąć na poziom wydatków oraz wzrost gospodarczy. Pozostałe wskaźniki, wśród których można wymienić wskaźnik nastrojów gospodarczych czy wskaźnik aktywności gospodarczej w sektorze produkcyjnym (PMI), są dodatnie od dwóch lat z rzędu. Wskaźniki utrzymujące się na dobrym poziomie, pomimo niespokojnych warunków makroekonomicznych, dodają otuchy w kontekście wydarzeń politycznych.

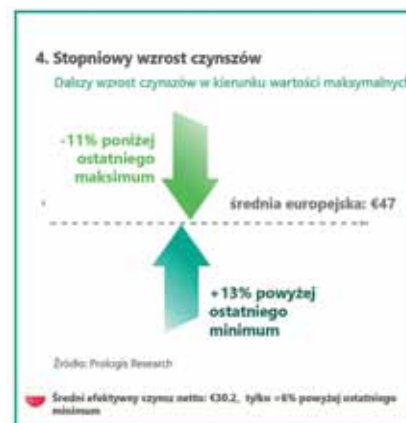
Po trzecie, solidne fundamenty operacyjne

Nastroje konsumentów w sektorze nieruchomości logistycznych są w całej Europie pozytywne, i to pomimo niestabilności rynków finansowych oraz nacisków politycznych. Dostępność wolnej powierzchni spada, a klienci szybciej podejmują decyzje.

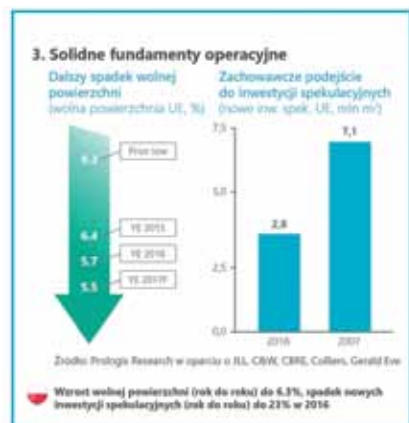
tości odnotowanej w poprzednim cyklu. Pomimo politycznych zawirowań oczekuje się, że wskaźnik wolnej powierzchni w Wielkiej Brytanii obniży się jeszcze nieco bardziej, ponieważ popyt ze strony najemców wciąż jest duży, a dodatkowo towarzyszy mu bardziej zachowawcze podejście do inwestycji w budynki spekulacyjne.

Co się tyczy nowej podaży, region nadal odnosi korzyści związane z fundamentalną zmianą postrzegania ryzyka po pogorszeniu koniunktury gospodarczej w 2008 r. Bardziej zachowawcze podejście do inwestycji spekulacyjnych przyczyniło się do utrzymania lepszego tempa wzrostu nowej podaży, która jest łatwiej absorbowana przez popyt. Aby przedstawić całe zagadnienie w odpowiednim kontekście, należy wskazać, że wielkość inwestycji spekulacyjnych w Europie w 2016 r. jest szacowana na niemal 2,8 mln m², co stanowi mniej niż połowę (40%) zasobów oddanych w 2007 r. Ten trend ma się utrzymać w 2017 r., ponieważ deweloperzy nadal unikają podejmowania ryzyka.

Duży wzrost najemców w ciągu ostatnich kilku lat i maksymalne wykorzystanie dostępnej powierzchni, zmuszą ich do rozwoju. W coraz większym stopniu rozumie-



W Europie Środkowej i Wschodniej obraz jest niejednoznaczny. Duży popyt wpływa na dalsze obniżanie poziomu ulg na Węgrzech i w Czechach. Pod tym względem wyraźnie odstaje Polska, gdyż aktywność deweloperska jest duża mimo braku zjawiska wzrostu stawek czynszowych. Brak przejrzystości i wysokie pozio-



W związku z tym wskaźnik wolnej powierzchni w Europie obniża się z roku na rok począwszy od 2010 r. W 2017 r. ogólnoeuropejski wskaźnik ma spaść do rekordowo niskiego poziomu 5,5%. Najniższa

ją jak duże znaczenie mają obiekty klasy A oraz dogodnie lokalizacja, dlatego w warunkach niskiej dostępności powierzchni podejmują szybsze decyzje. Ten trend będzie dodatkowo wpływał na umacnianie

my upustów doprowadziły do rozdźwięku między wartościami transakcyjnymi i ekonomicznymi (rozbieżności między stawkami kontraktowymi a tymi faktycznie płaconymi przez najemcę). Na potencjal-

Wskaźnik wolnej powierzchni w Europie obniża się z roku na rok, począwszy od 2010 r. W 2017 r. ogólnoeuropejski wskaźnik wolnej powierzchni ma spaść do rekordowo niskiego poziomu 5,5%. Najniższa wartość odnotowana w poprzednim cyklu to około 9,3%.



Duży popyt wpływa na dalsze obniżanie poziomu ulg na Węgrzech i w Czechach. Pod tym względem Polska wyraźnie odstaje, gdyż aktywność deweloperska jest duża mimo braku zjawiska wzrostu stawek czynszowych (Prologis Park Chorzów)

Fot. Prologis

ny wzrost poziomu czynszów mogą jednak wpłynąć działania zmierzające ku większej przejrzystości rynków.

Po piąte, normalizacja sytuacji na rynkach kapitałowych

Ta klasa aktywów w dalszym ciągu przyciąga kapitał, co znajduje odzwierciedlenie w rekordowej wartości rocznej kapitału zgromadzonego przez Prologis w Europie. Na rynku logistycznym inwestorzy muszą mierzyć się jednak z brakiem możliwości inwestycyjnych, zwłaszcza w przypadku kluczowych produktów (budynków). Dowodem na to jest spadek ogólnego wolumenu transakcji w kluczowych budynkach/parkach logistycznych. Tendencja ta rozpoczęła się w 2016 r. i ma się ustabilizować lub nieco pogłębić w 2017 r. (z wyłączeniem fuzji i przejęć oraz transakcji dotyczących częściowej współwłasności).



Mając na uwadze przedstawioną w raporcie CBRE całkowitą wartość inwestycji na 12 rynkach, na których działa Prologis, łączny wolumen inwestycji logistycznych osiągnął w 2016 r. 21 mld euro. W 2017 r. produkt inwestycyjny stanie się bardziej

przedstawiciele branży budowlanej podczas targów Expo REAL. W odpowiedzi na pytanie: – Co w największym stopniu będzie wpływało na wzrost wartości nieruchomości logistycznych w Europie w ciągu kolejnych 12 miesięcy? – najczęściej podawano

Wielkość inwestycji spekulacyjnych w Europie w 2016 r. jest szacowana na niemal 2,8 mln m², co stanowi mniej niż połowę (40%) zasobów oddanych w 2007 r. Ten trend ma się utrzymać w 2017 r., ponieważ deweloperzy nadal unikają podejmowania ryzyka.

deficytowy, a całkowity wolumen zamknie się kwotą w przedziale 15-20 mld euro. W połączeniu z ograniczoną podażą i spadającymi wskaźnikami wolnej powierzchni, brak możliwości na rynkach kapitałowych doprowadzi w 2017 r. do dalszego odpływu kapitału w stronę inwestycji typu *forward funding* oraz przedsięwzięć inwestycyjnych (inwestycje w budowę nieruchomości logistycznych).

Nadal obserwujemy zjawisko wzrostu wartości, na które wydają się wpływać spadające stopy kapitalizacji i coraz lepsze warunki prowadzenia działalności. Tempo obniżania stopy kapitalizacji ma zmaleć na rynkach rozwiniętych, natomiast na rynkach wschodzących zjawisko to może się utrzymać. Oczekuje się, że czynsze jeszcze nieco wzrosną i będą się stawać coraz ważniejszym czynnikiem wpływającym na wzrost wartości. Pogląd ten wyrazili

wzrost czynszów (37%), a w drugiej kolejności wskazywano na równomierny wpływ spadku stopy kapitalizacji i wzrastających czynszów (20%).

Pozytywne tendencje mogą się utrzymać w całej Europie, na co wpływają coraz silniejsze czynniki rynkowe oraz utrzymująca się duża różnica między rentownością nieruchomości i obligacji rządowych, która przyciąga na rynek dodatkowych inwestorów.

Należy się więc spodziewać, że silne czynniki strukturalne, odporność gospodarki oraz pozytywne nastroje klientów przyczyniają się do dalszego umocnienia fundamentów działalności operacyjnych. Tak więc, perspektywy sektora na przyszłość nadal są pozytywne, zarówno w odniesieniu do działalności operacyjnej, jak i możliwości inwestycyjnych. ◀

Opr. Elżbieta Haber



Większa ekspansja P3

Nowe magazyny w P3 Poznań

Bardziej dynamiczny rozwój we wszystkich 11 krajach, w których obecne jest już P3, w tym w Polsce – takie są plany na najbliższe miesiące mającego już 15 lat tego właściciela, dewelopera oraz zarządcy nieruchomości logistycznych, który na naszym rynku pojawił się 10 lat temu.

Przyspieszenie związane jest z transakcją przejęcia P3 przez singapurski fundusz GIC, która miała miejsce na początku roku. A teraz, jak twierdzi Peter Bečár, Managing Director CEE w P3 Logistic Parks, strategią P3 jest – ekspansja poprzez przyspieszenie zabudowy istniejącego banku ziemi, który umożliwia budowę 1,8 mln m² nowoczesnych powierzchni magazynowych, jak również nabywanie gruntów i istniejących zasobów w krajach, gdzie już jesteśmy obecni oraz na zupełnie nowych terytoriach. A ostatnio nabyliśmy portfolio 11 obiektów logistycznych – dystrybucyjnych w Hiszpanii o łącznej powierzchni 322,5 tys. m², co pozwoliło na zwiększenie portfela nieruchomości w kraju z 70 tys. m² do prawie 400 tys. m². Ta ostatnia akwizycja oznacza także początek tego procesu w Polsce – podkreślił Peter Bečár.

Inwestycje już się rozpoczęły

W sąsiedztwie istniejącego parku logistycznego P3 Poznań, w Robakowie koło Poznania, P3 kupiło działkę o powierzchni 49,2 ha, co pozwoli na podwojenie wielkości parku P3 Poznań. Budowa rozpocznie się w 2018 r. W nowej części parku może powstać sześć budynków o łącznej powierzchni nawet 250 tys. m². Decyzje o rozbudowie podjęto gdyż – wciąż obserwujemy wysoki poziom popytu na najwyższej klasy powierzchnie magazynowe w Wielkopolsce. To skłoniło nas do podjęcia decyzji o rozbudowie

naszego parku logistycznego w okolicach Poznania, który już teraz zyskuje dzięki lepszej dostępności za sprawą oddanej nowej drogi, która przebiega pomiędzy naszym istniejącym parkiem a gruntem, który właśnie kupiliśmy, i zapewnia bezpośredni dostęp do obu – twierdzi Andrzej Wroński, Country Head P3 w Polsce.

cych miesięcy. Obecnie trwa budowa parków logistycznych: P3 Poznań i P3 Błonie. W sumie, w budowie jest łącznie prawie 80 tys. m² w dwóch budynkach, a wkrótce dołączą do nich kolejne.

Spółka aktualnie analizuje także ofertę gruntów dostępnych w kluczowych lokalizacjach i ma nadzieję na zakup ziemi już

Strategią P3 jest ekspansja poprzez przyspieszenie zabudowy istniejącego banku ziemi, który umożliwia budowę 1.8 mln m² powierzchni magazynowych oraz nabywanie gruntów i istniejących zasobów w krajach, gdzie P3 jest obecne i na zupełnie nowych terytoriach.

Dzięki inwestycji P3, w regionie pojawiają się nowe firmy, które stworzą nowe miejsca pracy i nowe możliwości. Obecnie w parku P3 Poznań pracuje około 1400 osób. Dzięki tej ekspansji zwiększą się także wpływy do budżetu gminy z tytułu podatków.

Spółka nie chce zwalniać tempa

To najpewniej nie koniec akwizycji P3 w Polsce w tym roku. P3 planuje rozwijać i rozbudowywać wszystkie cztery istniejące parki logistyczne w Polsce, jak również inwestować w kolejne projekty w zupełnie nowych lokalizacjach w ciągu nadchodzą-

w najbliższych miesiącach. – Chętnie kupimy działkę odpowiednią do budowy nowoczesnego parku magazynowego – dobrze położonego, z najlepszej jakości obiektami, stwarzającymi firmom z różnych branż możliwości do rozwoju – wyjaśnia Andrzej Wroński.

– Rekordowe wyniki najmu z jakimi zakończyliśmy ubiegły rok (prawie 280 tys. m² wynajętej powierzchni magazynowej) są najlepszym dowodem na to, jak atrakcyjne dla klientów są nasze cztery istniejące parki logistyczne. Dlatego nie zamierzamy zwalniać i planujemy ich dalszą rozbudowę w nadchodzących miesiącach – podsumowuje szef P3 w Polsce. ◀

EH

Przewoźnicy zapominają o tym, że przedmiotem ubezpieczenia jest ich odpowiedzialność cywilna przewoźnika i ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie jedynie wtedy, gdy sami taką odpowiedzialność ponoszą

Za co zakłady ubezpieczeń nie odpowiadają z polis OCP?

Zawarcie umowy ubezpieczenia OCP jest sposobem na zabezpieczenie się przed skutkami szkód oraz przeniesienie na zakład ubezpieczeń ciężaru ich pokrywania. Tanie polisy nie gwarantują jednak dostatecznej ochrony, co ubezpieczyciele skutecznie wykorzystują i często odmawiają odszkodowań. Istnieje jednak kategoria szkód, za które zakłady ubezpieczeń nie ponoszą odpowiedzialności. Jakie są to szkody? Kiedy odmawianie odszkodowań ma prawne uzasadnienie? Dlaczego polisa OCP nie zawsze gwarantuje pokrycie szkód, którymi przewoźnicy są obciążeni?

Z lektury dokumentów szkodowych wynika, że przewoźnicy zapominają o dość istotnym aspekcie, który ma decydujące znaczenie na ich późniejszą ocenę ubezpieczenia OCP, zakładu ubezpieczeń, a także pośrednika ubezpieczeniowego. Zapominają mianowicie o tym, że przedmiotem ubezpieczenia jest ich odpowiedzialność cywilna przewoźnika i ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie jedynie wtedy, gdy sami taką odpowiedzialność ponoszą. To, czy taką odpowiedzialność ponoszą wynika ze stosownych przepisów prawa, które w określonych okolicznościach przewiduje wyłączenie ich odpowiedzialności za szkody powsta-

łe w czasie przewozu. Dlatego, niezależnie od faktycznego zakresu ochrony, zakłady ubezpieczeń dość wnikliwie badają zakres prawnej odpowiedzialności przewoźników i uzależniają od tego swoją odpowiedzialność wynikającą z zawartej umowy ubezpieczenia OCP.

Obowiązki wysyłającego a odpowiedzialność przewoźnika

Podstawowym obowiązkiem wysyłającego jest należyte opakowanie i odpowiednie przygotowanie przesyłek do przewozu. Bez znaczenia jest, czy jest to przewóz krajowy,

Odpowiedzialność cywilna zawsze wiąże się z zobowiązaniem do odszkodowania (naprawienia szkody), natomiast zobowiązanie do odszkodowania nie zawsze wiąże się z odpowiedzialnością cywilną.



Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

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

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

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

międzynarodowy, czy też kabotażowy – zasada jest zawsze taka sama. Przyjmuje się, że przesyłka powinna być przez wysyłającego opakowana i przygotowana w taki sposób, aby przy normalnych warunkach przewozu nienaruszona dotarła do odbiorcy. Stosowanie określonej metody opakowania przesyłki i jej przygotowania do przewozu zależy od rodzaju towaru i użytego środka transportu. Transport drogowy wymusza stosowanie metod, które uwzględniają zachowanie się przesyłki w czasie przewozu. Na ładunek działają bowiem dość duże siły bezwładności, które mogą doprowadzać do jego przesuwania, przechylania lub przewracania. Siły te mogą być zrównoważone siłami tarcia lub zredukowane poprzez zabezpieczanie ładunku. Duże znaczenie dla bezpieczeństwa przewożonego ładunku ma również umiejscowienie środka ciężkości – im wyżej jest położony, tym większe jest prawdopodobieństwo przechylenia się lub przewrócenia.

Jest to dość istotne z punktu widzenia wysyłającego (nadawca, załadowca, spedytory), gdyż rodzaj opakowania i sposób przygotowania przesyłki do przewozu wpływa nie tylko na bezpieczeństwo samej przesyłki, ale również na jego interes. Zaniedbania w tym zakresie mogą skutkować nieprzyjęciem przez przewoźnika odpowiedzialności za ewentualną szkodę. Wynika to wprost z art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) ustawy Prawo Przewozowe, które dają przewoźnikom możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie przesyłki powstało z powodu braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy.

Niewłaściwe opakowanie przesyłki

Większość towarów jest przewożona na paletach, które stanowią tzw. jednostki ładunkowe. Wysokość jednostek ładun-

kowych jest różna, a całość zazwyczaj jest owinięta folią *stretch*. Cienka folia nie pozwala na utrzymanie jednostek ładunkowych w pionie i nie zabezpiecza przed przechylaniem się i przesuwaniem się towaru na paletach. Folia *stretch* jest częścią jedyną formą opakowania niektórych

przesyłek niespaletyzowanych, jak np. niewielkich maszyn i urządzeń. Przy tego typu przesyłkach takie opakowanie trudno jest uznać za wystarczające.

Najbardziej popularnymi opakowaniami transportowymi są pudła tekturowe i skrzynki drewniane, które są dość podatne na uszkodzenia mechaniczne. Ze względu na konstrukcję, tego typu opakowania bardziej sprawdzają się w warunkach magazynowych. W warunkach transportowych, przy wysokim ułożeniu towaru na paletach, cienkie opakowania znajdujące się w dolnych warstwach często nie wytrzymują ciężaru i dochodzi do ich zgniecenia. Jeżeli przestrzenie pomiędzy przesyłkami nie są wypełnione materiałem sztauberskim lub workami powietrznymi, zgniecenie dolnych opakowań doprowadza do przechylenia się jednostek ładunkowych i w efekcie uszkodzenia kolejnych opakowań. Zdarza się, że opakowania nie są ułożone na całej powierzchni palet, co powoduje, że pomiędzy poszczególnymi

Art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) ustawy Prawo Przewozowe dają przewoźnikom możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie przesyłki powstało z powodu braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy.



Stosowanie określonej metody opakowania przesyłki i jej przygotowania do przewozu zależy od rodzaju towaru i użytego środka transportu. Transport drogowy wymusza stosowanie metod, które uwzględniają zachowanie się przesyłki w czasie przewozu. Na ładunek działają bowiem dość duże siły bezwładności



Najbardziej popularnymi opakowaniami transportowymi są pudła tekturowe i skrzynki drewniane, które są podatne na uszkodzenia mechaniczne. Jeżeli przestrzenie pomiędzy przesyłkami nie są wypełnione materiałem sztauerskim lub workami powietrznymi, zgniecenie dolnych opakowań doprowadza do przechylenia się jednostek ładunkowych i uszkodzenia kolejnych opakowań

przesyłkami powstają dość znaczne odstępy, które często dochodzą do 20 cm. Tak opakowana przesyłka będzie jeszcze bardziej podatna na przechylenie się, zwiększając tym samym ryzyko uszkodzenia. Samo uszkodzenie opakowania nie dyskwalifikuje towaru, jednak z tego powodu odbiorcy bardzo często odmawiają przyjmowania przesyłek. Zgniecenie opakowań i przechylenie się palet powoduje szkody również w przesyłkach, co obserwuje się przy przewozie świeżych owoców i warzyw.

Przy nienależyтым opakowaniu przesyłki trudno jest mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności przewoźnika. Art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) Prawa Przewozowego dają



Większość towarów jest przewożona na paletach, które stanowią tzw. jednostki ładunkowe. Wysokość jednostek ładunkowych jest różna, a całość zazwyczaj jest owinięta folią stretch, która jest często jedyną formą opakowania niektórych przesyłek niespaletyzowanych, jak np. niewielkich maszyn i urządzeń

podestów lub stojaków powodują, że nie wytrzymują one obciążeń, jakie powstają w czasie przewozu. W efekcie dochodzi do uszkodzenia zarówno elementów mocujących, jak również przesyłek, które powinny zabezpieczać. W każdym z tych przypadków szkodami są obciążani przewoźnicy, którzy tak naprawdę nie ponoszą odpowiedzialności za większość tego typu szkód. Dalszą konsekwencją jest nieprzyjmowanie odpowiedzialności przez zakłady ubezpieczeń.

„Piętrowanie” przesyłek

Jak już wspomniano, większość przesyłek jest przewożona na paletach. Wysokość ich jest różna, a niekiedy palety są piętrowane. Nadawcy, albo działający w ich imieniu załadownicy, często nie zdają sobie sprawy ze skutków takiego przygotowania przesyłek do przewozu. Zbyt wysoko ułożony towar

Przy nienależyтым opakowaniu przesyłki trudno jest mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności przewoźnika. Art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) Prawa Przewozowego dają dość twarde podstawy do uwolnienia się od niej.

dość twarde podstawy do uwolnienia się od niej. Dlatego też zakłady ubezpieczeń często odmawiają odszkodowań powołując się na powyższą przesłankę.

Nienależyte przygotowanie przesyłek do przewozu

Niektóre rodzaje przesyłek wymagają zastosowania specjalnych podestów lub stojaków, bez których trudno mówić o bezpiecznym transporcie. Zdarza się, że towar w zwojach lub rolach (np. papier, folia, blacha) są układany osiłą poziomo bezpośrednio na podłodze, a „jedynym” obowiązkiem wysyłającego jest jego załadunek. Kierowca zabezpiecza towar w ramach swoich możliwości, ale nie zawsze dysponuje wystarczającą ilością klinów i belek blokujących. Niesie to za sobą ryzyko uszkodzenia towaru o nierówności podłogi (np. wystające gwoździe) lub zastosowany materiał sztauerski. Takie uszkodzenia w większości przypadków dyskwalifikują towar, gdyż ze względów technologicznych nie może być wykorzystany do dalszej produkcji. Wiele szkód w towarze powstaje z powodu złego stanu elementów mocujących zastosowanych przez wysyłających. Kiepska jakość palet,

na paletach lub „spiętrowanie” przesyłek w wielu przypadkach powoduje zgniecenie dolnych partii towaru. Dotyczy to szczególnie przesyłek, które są opakowane w cienkie tekturowe i drewniane pudełka lub pakowane w plastikowe pojemniki o cienkich ściankach. Następstwem tego może być przechylenie się palet i uszkodzenie sąsiednich przesyłek. Tak przygotowana przez wysyłającego przesyłka daje przewoźnikowi możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności. Musi on jednak sam zmierzyć się z roszczeniem, gdyż w takim przypadku ubezpieczyciel z pewnością zastosuje przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika i odmówi pokrycia szkody.

Niedoładowanie towaru (braki)

Niedoładowanie towaru to dość częsty proceder. Przy obecnej infrastrukturze kierowcy praktycznie nie mają szans na skontrolowanie ani stanu załadowanego towaru, ani też jego ilości. Wszelkie stwierdzone przez odbiorców przesyłek braki uderzają więc w przewoźników. Podejścia roszczeniowe nie zmieniają nawet to, że załadowca po zakończonym załadunku założył plombę, której stanu odbiorca nie zakwestionował. W takich przypadkach, podobnie

Zlecający przewóz nie dają przewoźnikom żadnych szans na zapewnienie przesyłkom należytego bezpieczeństwa. Niezależnie od tego, niedostateczne zabezpieczenie przesyłki na środku transportu stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do odmowy odszkodowania.

jak w poprzednich, szkodami są obciążani przewoźnicy, jednakże nie zawsze kierowane do nich roszczenia są zasadne.

Metody zabezpieczania przesyłek a instrukcje nadawców

Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy. Co do zasady, zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoźnika, jednakże w tej kwestii zdania są podzielone. Niektóre źródła podają, że jest to obowiązek nadawców lub podmiotów działających w ich imieniu i na ich rzecz, np. załadowców.

Zawierane przez przewoźników umowy przewozu zazwyczaj nie precyzują jaki towar będzie przewożony, ani też jakie powinny spełnić warunki, aby zagwarantować bezpieczny przewóz. Na miejsce załadunku podstawiany jest zwykle środek transportu zaopatrzone w standardowe środki zabezpieczające – zwykle pasy transportowe, belki i kilka klinów blokujących. Zatem w sytuacji, gdy konieczne jest dodatkowe

Co właściciel firmy transportowej powinien wiedzieć

Szkodami spowodowanymi zgnieciem, przechyleniem palet lub przewróceniem się przesyłek praktycznie zawsze obciążani są przewoźnicy. Nie oznacza to, że w każdym przypadku ponoszą odpowiedzialność za tego typu szkody. Zawsze jednak muszą mierzyć się z adresowanymi do nich roszczeniami, którym bardzo często towarzyszą wstrzymanie zapłaty oraz zagrożenie skierowaniem sprawy do sądu. Należy również wiedzieć, że w przypadku uszkodzenia przesyłki w wyniku nienależytego przygotowania lub niewłaściwego opakowania przez wysyłającego, ubezpieczyciel raczej nie pokryje szkody z posiadanej polisy OCP. Aby uniknąć takich sytuacji, w razie stwierdzenia nieprawidłowości w opakowaniu lub przygotowaniu przesyłki do przewozu, kierowcy powinni zgłaszać to wysyłającym, wpisywać stosowane uwagi w listy przewozowe, a w skrajnych przypadkach odmawiać przyjmowania przesyłek do przewozu.

Wiele szkód w towarze powstaje z powodu złego stanu elementów mocujących zastosowanych przez wysyłających. Kiepska jakość palet, podestów lub stojaków powoduje, że nie wytrzymują one obciążeń, jakie powstają w czasie przewozu.

zabezpieczenie przesyłki, kierowca nie ma możliwości, aby optymalnie ją zabezpieczyć. Często też kierowcy przy przyjmowaniu towaru nie otrzymują żadnych wskazówek co do konieczności zastosowania określonej metody zabezpieczenia. Można zatem stwierdzić, że w tym aspekcie, zlecający przewóz nie dają przewoźnikom żadnych szans na zapewnienie przesyłkom należytego bezpieczeństwa. Niezależnie od tego, niedostateczne zabezpieczenie przesyłki na środku transportu stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do odmowy odszkodowania.

Przy ocenie spraw związanych z odszkodowaniami należy również wiedzieć, że odpowiedzialność cywilna zawsze wiąże się z zobowiązaniem do odszkodowania (naprawienia szkody), natomiast zobowiązanie do odszkodowania nie zawsze wiąże się z odpowiedzialnością cywilną. Przewoźnicy bowiem często są obarczani odpowiedzialnością za niedbałość i bagażniarstwo nadawców i odbiorców, co w wielu przypadkach wyłącza ich prawną odpowiedzialność za szkodę, a ich samych z grona zobowiązanych do odszkodowania. Podobnie w przypadku konieczności



Zbyt wysoko ułożony towar na paletach lub „spiętrowanie” przesyłek, w wielu przypadkach powoduje zgniecenie dolnych partii towaru. Dotyczy to szczególnie przesyłek, które są opakowane w cienkie tekturowe i drewniane pudełka lub pakowane w plastikowe pojemniki o cienkich ściankach

pokrycia szkody ze względów handlowych, gdzie zobowiązanie odszkodowawcze powstaje poza stosunkiem zobowiązaniowym, wynikającym z zawartej umowy przewozu. To, że zostali wezwani do zapłaty nienależnego odszkodowania lub ze względów handlowych zamierzają pokryć szkodę, nie oznacza, że ich ubezpieczyciel musi zrobić to samo – na tym nie polega funkcja ubezpieczeń i nie w tym celu zawierane są umowy ubezpieczenia OCP. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie prawa przewozowego
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info

CDS Biuro transportowe

ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedycera
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pomocowej w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info
www.oc-spedycera.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
40-203 Warszawa, ul. Różnowa 11/64, 53
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 491 70 50
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Analiza i rozliczanie kierowców... w pigułce... cz. 5

Na łamach miesięcznika TSL Biznes przybliżamy Państwu najważniejsze zagadnienia dotyczące czasu pracy kierowców oraz rozliczania ich składników wynagrodzeń. W dzisiejszym artykule przypomnimy podstawowe zasady czasu jazdy i przerw oraz odpoczynków dziennych w kontekście planowanych zmian, które mają być opublikowane przez Komisję Europejską pod koniec maja.

Pakiet drogowy UE 2017

Obecnie obowiązujące przepisy Rozporządzenia WE 561/2006, jak wynika z „nazwy”, obowiązują już dość długo (od 2006 r.). Poza niewielkimi korektami kształt przepisów nie zmienił się od kilkunastu lat. Warunki drogowe, specyfika transportu samochodowego i oczekiwania branży od dłuższego czasu wywołują jednak dyskusję nad potrzebą zmian.

Regulacje obowiązujące nie są złe, na przestrzeni lat doprecyzowano interpretację, a Komisja Europejska w sytuacjach niejasnych wydała ogólnie obowiązujące wytyczne. Zapowiedź zmian nie powinna wywoływać zatem zbyt ogromnych emocji, bo nie będą to zmiany bardzo radykalne. Najprawdopodobniej zaproponowane zostaną szczegółowe zapisy, które aktualnie funkcjonują w ramach wytycznych lub są różnie interpretowane przez służby kontrolne państw członkowskich UE i chodzi tylko o ich zapisanie formalne w Rozporządzeniu i ujednoczenie zasad kontroli w państwach UE.

„Zamach” na czas pracy kierowcy?!

Dotarły do nas negatywne opinie grup zawodowych kierowców, którzy buntują się przeciwko planowanym zmianom, szczególnie w zakresie odpoczynków tygodniowych. Wydłużenie możliwości odkładania odpoczynku regularnego do trzech lub nawet czterech tygodni budzi emocje. Warto jednak zaznaczyć, że jeśli dodatkowo połączy się tę propozycję z obowiązkiem realizacji odpoczynków w bazie/miejscu zamieszkania kierowcy, to w porównaniu w obecnej sytuacji, gdzie pokonanie trasy i tak trwa często 3 tygodnie, a do odpoczynku powszechnie wykorzystywane są kabinety – zmiana

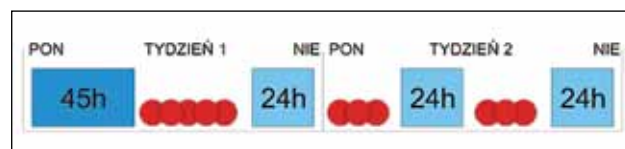
na jest kompromisem pomiędzy potrzebą realizowania długich tras i zapewnieniem kierowcy godnych warunków odpoczynku. W praktyce powinno to wymusić powroty do domu na odpoczynki regularne. Na dokładny kształt propozycji musimy poczekać, warto zatem spróbować poznać szczegóły dotąd obowiązujących zasad, aby wiedzieć co dokładnie się później zmieni. Ogólnikowe informacje wprowadzają zbyt wiele nieporozumień.

Zmiana jest kompromisem pomiędzy potrzebą realizowania długich tras i zapewnieniem kierowcy godnych warunków odpoczynku. W praktyce powinno to wymusić powroty do domu na odpoczynki regularne.

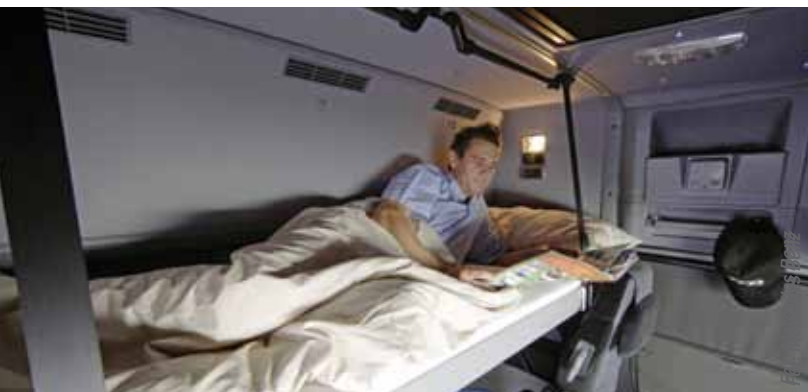
Odpoczynki tygodniowe

W naszej serii artykułów w TSL Biznes, w części pierwszej poruszyliśmy szczegółowo zasady realizowania odpoczynków tygodniowych skróconych i regularnych. Po informacji można sięgnąć do numerów archiwalnych. W kwestii przypomnienia jednak jeszcze raz kilka zdań na ten temat.

Obecnie obowiązujące regulacje (art. 8 pkt 8 Rozp. 561/2006) wymagają, aby w ciągu dwóch tygodni pracy (tydzień to okres od poniedziałku do niedzieli, bez względu gdzie i kiedy zaczęła się praca) kierowca odebrał co najmniej dwa odpoczynki. Albo dwa regularne, albo minimum jeden regularny i jeden skrócony. Istotne w tym przepisie jest sformułowanie „co najmniej”, gdyż pozwala ono wykonać więcej niż dwa odpoczynki. Niekoniecznie regularne. Czyli jest możliwa realizacja np. takiego układu:



Na rysunku spełniony jest wymóg co najmniej jednego regularnego i jednego skróconego odpoczynku. Jeśli więc odpowiednio zaplanuje się wyjazdy, to trzytygodniową trasę można tak zrealizować, że nie będzie wymogu odpoczynku regularnego w kabinie. Już teraz przepisy na to pozwalają, więc ewentualna zmiana w tym zakresie będzie pewnie bardziej precyzyjnie określała wymóg i ewentualne konsekwencje za realizowanie odpoczyn-



Obecnie obowiązujące regulacje (art. 8 pkt 8 Rozp. 561/2006) wymagają, aby w ciągu dwóch tygodni pracy kierowca odebrał co najmniej dwa odpoczynki. Albo dwa regularne, albo minimum jeden regularny i jeden skrócony



Mariusz Hendzel

Wraz z grupą ambitnych specjalistów z całej Polski (Kancelaria ITD-PIP.pl) od kilkunastu lat angażuje się w działania przybliżające tematykę rozliczania kierowców. Porady dostępne są na stronie internetowej firmy.

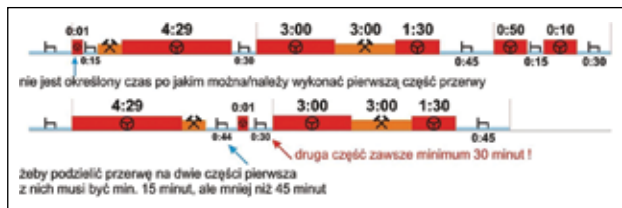
Na co dzień kancelaria świadczy usługi rozliczania ewidencji czasu pracy kierowców, szkolenia indywidualne i wdraża w firmach własne oprogramowanie do rozliczania kierowców (SuperTacho.pl), płace UE i delegacje. Najciekawsze zagadnienia opisuje w artykułach.

ków regularnych w pojeździe. Na ostateczny kształt propozycji musimy poczekać, ale nasze doświadczenie pokazuje, że będą to raczej propozycje, które jednoznacznie zdefiniują np. trzy tygodnie z odpozyнками skróconymi, a potem obowiązkowo odpozynek regularny w miejscu zamieszkania z wymogiem np. potwierdzenia miejsca odpozyнку. Są to oczywiście przypuszczenia, ale takie rozwiązanie byłoby rozsądnym kompromisem między potrzebami przewoźników a oczekiwaniami kierowców, którzy chcą wracać do domu. Jeśli nie będzie tego typu wymogów, to i tak pewne zachowania przewoźników będzie regulował rynek pracy. Kierowcy

będą wybierać takie warunki, które im odpowiadają, nawet jeśli przepisy tego nie gwarantują.

Krótsze przerwy w trakcie jazdy

Kolejnym sygnałem odbieranym negatywnie (choć w zamierzeniu jest wręcz z korzyścią dla kierowcy) jest propozycja powrotu z realizacją przerw w trakcie jazdy układu 45 minut lub dwuczęściowej przerwy 15 minut + 30 minut (jak na rysunku) do opcji przerwy 45 minut złożonej z trzech części po minimum 15 minut.



Propozycji tej nie przyświeca chęć skrócenia przerw, bo fizycznie są one przecież w sumie takie same. Problem z obecnym sposobem dzielenia przerw polega na tym, że w przypadku nieświadomego błędu kierowcy i wykonania drugiej części przerwy o długości np. 29 minut (zbyt szybkie uruchomienie silnika i wyjazd po przerwie) nie ma możliwości rozsądnej korekty takiego błędu. Należy wykonać ponownie pełne 30 minut przerwy. Skutkuje to nakładaniem kar na kierowcę. Taki układ jest bardziej pro-

www.itd-pip.pl
+48 502 243 076 ewidencja@itd-pip.pl

SUPERTACHO.pl

Najnowsze oprogramowanie do analizy i rozliczania kierowców z tachografów oraz aut do 3,5t (bus), ewidencja, płaca minimalna UE, delegacje, naruszenia ITD, terminarz

TACHODROID.pl

Czytniki tachografów i kart dla urządzeń Android, bez abonamentu, błyskawiczny odczyt tachografów, wysyłka odczytów na e-mail

EWIDENCJA ITD-PIP

Regionalne biura rozliczania kierowców, płaca UE, bezpieczne zasady, szybka realizacja usług, znani eksperci, indywidualne porady i rozwiązania



ITD-PIP
Kancelaria transportowa

DZIAŁ HANDLOWY:
+48 502 243 076
dok@itd-pip.pl



Sygnalem odbieranym negatywnie jest propozycja powrotu z realizacją przerw w trakcie jazdy układu 45 minut lub dwuczęściowej przerwy (15 minut + 30 minut), do opcji przerwy 45 minut złożonej z trzech części po minimum 15 minut

blemem niż zaletą obecnego kształtu przepisu, więc umożliwienie kierowcy indywidualnego podjęcia decyzji o wykonaniu np. trzech przerw po 15-20 minut, jest z korzyścią dla niego samego. Jest to bardziej elastyczne niż narzucanie jednego słusznego układu 15+30. Nadużyciem, jest twierdzenie, że powrót do poprzedniej opcji jest szkodliwy. Uelastycznia podejście, a to od kierowców ostatecznie przecież zależy w jaki sposób wykorzystają przysługującą im przerwę w pracy.

W trakcie szkolenia dla kierowców w firmach, kiedy analizowane były drobne (1-2-minutowe) błędy w odbieraniu przerw, zawsze widocznym był problem niuwagi i braku możliwości elastycznego podejścia, a nie wymuszania skrócenia przerwy o minutę czy dwie przez dyspozytora czy przedsiębiorcę. Przeciwników tych zmian jest tyle samo co zwolenników, bo warto zauważyć, że pod te same przepisy podlegają różne grupy kierowców. Dla specyfiki przewozów lokalnych lepszym rozwiązaniem jest układ trzech przerw po 15 minut, niż sztywny wymóg drugiego 30-minutowego postoju.

Dla specyfiki przewozów lokalnych lepszym rozwiązaniem jest układ trzech przerw po 15 minut, niż sztywny wymóg drugiego 30-minutowego postoju.

Faktyczne zmiany to kwestia kilku miesięcy

Od przedstawienia decyzji Komisji Europejskiej pod koniec maja 2017 r., do faktycznego wdrożenia nowych zasad minie co najmniej kilka miesięcy, zatem do zmian spokojnie będzie można się przyzwyczaić. W praktyce prawdopodobnie będą to drobne regulacje, które rozszerzą aktualne możliwości dopasowania realizacji przewozów do faktycznych potrzeb i specyfiki.

Podobnie jak propozycje zmian dotyczących płacy minimalnej, ujednolicenie zasad i uproszczenie formalności nie ma pozbawić kierowców należnego wynagrodzenia, tylko umożliwi realizację przewozów. Po ponad dwóch latach obowiązywania

płac minimalnych w UE, problemem nie są stawki, czy ogólne należności, tylko formalności administracyjne. Niedopasowanie ogólnych wymogów stawianych pracownikom budowlanym, stacjonarnym, pracującym stale w jednym miejscu w krajach UE do specyfiki pracy kierowców jako pracowników mobilnych. Poziom

Po ponad dwóch latach obowiązywania płac minimalnych w UE, problemem nie są stawki, czy ogólne należności, tylko formalności administracyjne.

skomplikowania systemów zgłoszeniowych Austrii czy Włoch uniemożliwia sprawne realizowanie obowiązków zgłoszeniowych. Mamy nadzieję, że propozycje dotyczące jednolitych regulacji płacy minimalnej dla pracowników mobilnych naprawią tę sytuację i pozwolą funkcjonować przewoźnikom całej Unii Europejskiej. Problemy nie dotyczą tylko polskich przewoźników.

Konsekwentnie do przodu

Zapraszamy Państwa do współpracy z naszymi lokalnymi oddziałami (Wrocław, Tarnów, Gdańsk, Poznań, Warszawa). Doradztwo i praktyczne rozwiązania sprawdzają się od wielu lat i jesteśmy dumni z faktu, że pomimo wszelkich złowieszczych informacji w mediach, po kilku miesiącach nasze rozwiązania okazują się prawidłowe i pomagają funkcjonować naszym klientom w codziennej pracy. Tak było z problemem ryczałtów za noclegi w kabinach, tak się dzieje z praktycznym rozliczaniem płacy minimalnej w UE i tak pewnie będzie z kolejnymi zmianami w transporcie, bo zawsze poszukujemy wszelkich możliwych kompromisów pomiędzy teorią a praktyką.

Zainteresowanych kolejnymi praktycznymi rozwiązaniami lub bliższą współpracą z Kancelarią ITD-PIP w zakresie rozliczania kierowców, delegacji, płac minimalnych lub szkoleń zapraszamy na nową stronę www.itd-pip.pl, gdzie udostępniamy wiele ciekawych dokumentów, jak np. poradnik kierowcy oraz sporo gotowych porad i przykładów z życia naszych klientów. ◀

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl



Jeden z najdłużej funkcjonujących zespołów specjalistów świadczących usługi rozliczania ewidencji czasu pracy kierowców (główni eksperci są z nami nieprzerwanie od 2004 r.). Dzięki sieci oddziałów w całej Polsce każdy klient ma dostęp do swojego specjalisty w swojej okolicy. Innowacje wprowadzane na rynek przez grupę ITD-PIP.pl to m.in. czytnik kart kierowcy i tachografów w telefonie komórkowym TachoDroid, oprogramowanie SuperTacho (błyskawiczna analiza i rozliczanie składników wynagrodzeń i delegacji). Najnowszą pozycją w ofercie ITD-PIP.pl jest moduł importu granic z dowolnego systemu GPS oraz rozliczanie czasu pracy kierowców małych pojazdów (DMC<3,5t) na podstawie zdarzeń z systemów GPS (www.itd-pip.pl).

Zmiany w ewidencjonowaniu przedsiębiorców transportu drogowego

W 2009 r. Parlament Europejski i Rada wydały rozporządzenie nr 1071/2009. Ideą rozporządzenia było zharmonizowanie europejskiego rynku transportowego.

Organy unijne uznały, że aby zapewnić przewoźnikom funkcjonowanie na konkurencyjnych zasadach, koniecznym jest utworzenie krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego. Wspomniane rejestry miały stanowić kompletną, szczegółową i aktualną bazę danych dotyczącą osób zarządzających transportem oraz przewoźników.

Gigantyczne opóźnienie

Państwa członkowskie zobowiązane były do utworzenia rejestrów do końca grud-

spieszył prace nad nowelizacją ustawy o transporcie drogowym, co doprowadziło do przyjęcia ustawy. Chociaż niewątpliwie najważniejszym elementem nowelizacji są regulacje związane z funkcjonowaniem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), to warto zasygnalizować, że w nowelizacji dokonano jeszcze między innymi zmian w postępowaniu administracyjnym w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji oraz poszerzono katalog działań, które może podjąć GITD wobec przedsiębiorcy naruszającego przepisy unijne.

zawodziły i coś co miało być zorganizowane w kilka miesięcy, tworzone było latami. Patrząc jednocześnie na to, jak z utworzeniem rejestru poradziły sobie inne państwa członkowskie, wątpliwości wydają się być szczególnie uzasadnione. Na Słowacji prace nad rejestrem trwały aż 1,5 roku, czyli *de facto* zajęło to dwukrotnie więcej czasu, niż na utworzenie rejestru przewiduje polski ustawodawca.

Warto dodać, że dopiero 24 marca 2017 r. główny inspektor transportu drogowego poinformował, że dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty. Biorąc pod uwagę przysługujące niewybranym wykonawcom

Państwa członkowskie zobowiązane były do utworzenia rejestrów do końca grudnia 2012 r. Niestety, polski ustawodawca nie wykazał się wystarczającym refleksem i nie utworzył rejestru we wskazanym terminie.

nia 2012 r. Niestety, polski ustawodawca nie wykazał się wystarczającym refleksem i nie utworzył rejestru we wskazanym terminie. Komisja Europejska chcąc zdingować polskie władze do działania, dwukrotnie (21 lutego 2014 r. i 27 listopada 2014 r.) wzywała Polskę do podjęcia stosownych działań. Z uwagi na dalszą ich bezczynność sprawa została skierowana do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wyrok, który zapadł 5 października 2016 r. w sprawie C-23/16, niestety nie był korzystny dla Polski. Trybunał uznał, że Polska uchybiła zobowiązaniom wynikającym z przepisów rozporządzenia 1071/2009. Chociaż ostatecznie udało nam się uniknąć kary finansowej, to jednak polski ustawodawca zobaczył „żółtą kartkę” i nie można wykluczyć, że dalsze opóźnienia nie będą niosły za sobą konsekwencji finansowych.

Zwiększone tempo prac

Po wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej polski prawodawca dostrzegł, że sytuacja jest poważna i przy-

Od kiedy będzie funkcjonował rejestr?

Chociaż większość przepisów nowelizacji ustawy o transporcie drogowym weszła w życie 15 grudnia 2016 r., to jednak przepisy regulujące funkcjonowanie KREPTD wejdą w życie 30 listopada 2017. Warto jednak wspomnieć, że już 1 grudnia 2016 r. weszł w życie przepis, który zobowiązuje generalnego inspektora transportu drogowego do podjęcia działań zmierzających do utworzenia KREPTD.

Chociaż rejestr ma uzyskać pełną sprawność już 30 listopada 2017 r., to najprawdopodobniej tego dnia w rejestrze nie będzie jeszcze wszystkich danych, bowiem ustawodawca dał organom czas na przekazanie wszystkich danych do 1 marca 2018 r.

Czy zdążymy?

Można mieć wątpliwości, czy ustawodawca wyznaczył realny czas na utworzenie KREPTD. Procedury obowiązujące w polskim systemie prawnym wielokrotnie



Konsekwencje dalszych opóźnień mogą okazać się bardzo bolesne. Pomijając widmo wiszącej nad Polską kary finansowej, to dalsza zwłoka w utworzeniu KREPTD może utrudnić działalność polskim przedsiębiorcom, którzy działają na terenie UE

środki odwoławcze, można spodziewać się, że do zawarcia umowy z wybranym wykonawcą dojdzie nie wcześniej niż pod koniec kwietnia 2017 r. Oznacza to, że na przygotowanie systemu wykonawca będzie miał zaledwie 7 miesięcy.



Całkowitą nowością będzie trzecia z ewidencji, poświęcona osobom uznanym za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, do czasu przywrócenia tzw. dobrej reputacji

A jeżeli nam się nie uda?

Konsekwencje dalszych opóźnień mogą okazać się bardzo bolesne. Pomijając widmo wiszącej nad Polską kary finansowej, to dalsza zwłoka w utworzeniu KREPTD może utrudnić działalność polskim przedsiębiorcom, którzy działają na terenie UE. Zagrożenie to wydaje się być realne, w szczególności jeżeli przypomnimy sobie, jaki strach padł na polskich przewoźników

po uchwaleniu we Francji tzw. ustawy „Loi Macron”. Na mocy tych przepisów przewoźnicy z innych państw członkowskich (w tym też z Polski), aby wjechać na teren Francji mieli być wyposażeni w specjalne zaświadczenie o oddelegowaniu, które mia-

▶ osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 1071/2009 – w rejestrze znajdują się m.in. dane osoby

Obecnie starostwa oraz GITD prowadzą ewidencje przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, co oznacza że ewidencje są rozproszone po całym kraju.

ło zawierać między innymi dane dotyczące wpisu do KREPTD. Z uwagi na to, że Polska nie utworzyła KREPTD, polscy przewoźnicy mogli mieć problem z wjazdem na teren Francji. Pomimo tego, że ostatecznie Polsce udało się porozumieć z Francją i rozwiązać ten problem, to jednak nie można wykluczyć, że znowu powróci.

niezdolnej do kierowania operacjami transportowymi, dane dotyczące certyfikatu kompetencji, zastosowane środki rehabilitacyjne.

Jak ewidencjonowanie wygląda teraz?

Oczywiście, nie jest tak, że w Polsce nie prowadzi się żadnych ewidencji przewoźników. Nie ma jednak centralnego, zintegrowanego rejestru, co utrudnia wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi.

Obecnie starostwa oraz GITD prowadzą ewidencje przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, co oznacza że ewidencje są rozproszone po całym kraju. Centralny charakter ma jednak istniejąca już (choć nie do końca w takim kształcie jak będzie to wyglądało po utworzeniu KREPTD) ewidencja, która zawiera informacje o wszelkich poważnych naruszeniach przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, których dopuścili się przewoźnicy mający siedzibę na teryto-

Trzy ewidencje

Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego będzie składał się z trzech ewidencji:

- ▶ przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – w rejestrze znajdują się m. in. podstawowe dane dotyczące przedsiębiorców, dane o licencji wspólnotowej;
- ▶ poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1071/2009 – w rejestrze znajdują się m.in. podstawowe dane dotyczące przedsiębiorców, data naruszenia i kontroli, w czasie której stwierdzono naruszenie;



Bardzo ważną rolę w działalności rejestru będzie pełnił GITD. Przede wszystkim to na nim spoczywa obowiązek utworzenia i prowadzenia rejestru w systemie teleinformatycznym



Utworzenie KREPTD nie powinno w żaden sposób wpłynąć na działalność przedsiębiorców. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym nie nakłada na nich żadnych obowiązków informacyjnych. Nie mają też obowiązku zgłaszać się do rejestru. Znajdą się w nim z mocy prawa



Jeżeli chodzi o dane gromadzone w ewidencji poważnych naruszeń oraz ewidencji osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, to będą one udostępniane tylko upoważnionym organom



Jawne będą dane znajdujące się w ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Udostępnieniu nie będą podlegały jednak te dane, które będą obejmowały datę i miejsce urodzenia oraz adres zamieszkania osoby zarządzającej transportem...

rium Rzeczypospolitej Polskiej lub za które odpowiedzialni są przewoźnicy mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli naruszenia te doprowadziły do nałożenia kary przez którekolwiek państwo członkowskie lub doprowadziły do czasowego bądź trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej czy też jej kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem.

Całkowitą nowością będzie trzecia z ewidencji, poświęcona osobom uznanim za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, do czasu przywrócenia tzw. dobrej reputacji.

Rola GITD

Bardzo ważną rolę w działalności rejestru będzie pełnił GITD. Przede wszystkim to na nim spoczywa obowiązek utworzenia i prowadzenia rejestru w systemie teleinformatycznym. Dodatkowo będzie on odpowiadał za prowadzenie krajowego punktu kontaktowego, którego zadaniem jest wymiana informacji z innymi państwami członkowskimi.

Przedsiębiorcy nic nie muszą robić

Utworzenie KREPTD nie powinno w żaden sposób wpłynąć na działalność przedsiębiorców. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym nie nakłada na nich żadnych obowiązków informacyjnych. Warto podkreślić, że nie mają też żadnego obowiązku zgłaszać się do rejestru. Znajdą się w nim z mocy prawa. Z całą pewnością utworzenie rejestru uaktywni oszustów, którzy spróbują zachęcić przedsiębiorców do uiszczenia opłat za wpisanie do rejestru. Naciągacze cały czas są aktywni, czego naj-

lepszy dowodem są pojawiające się co jakiś czas głosy przedsiębiorców, którym zaferowano odpłatny wpis do rejestru, którego nazwa przypomina darmową Centralną Ewidencję i Informację o Działalności Gospodarczej.

Wszystkie dane do KREPTD zostaną przekazane przez kompetentne organy publiczne, w tym między innymi przez starostów, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, wojewódzkich komendantów policji oraz dyrektorów izb celnych.

Dla kogo dane w KREPTD?

Dostępność danych w KREPTD nie będzie jednolita. Część będzie miała charakter jawny, a część będzie udostępniana wyłącznie wybranym podmiotom. Te o charakterze jawnym mają być udostępniane w ogólnodostępnych sieciach teleinformatycznych. Chociaż nie wiadomo jeszcze jak dokładnie to będzie wyglądać, to należy założyć, że system ten będzie podobny do funkcjonującego już Krajowego Rejestru Sądowego.

Jawne będą dane znajdujące się w ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Udostępnieniu nie będą podlegały jednak te dane, które

będą obejmowały datę i miejsce urodzenia oraz adres zamieszkania osoby zarządzającej transportem lub wyznaczonej do wykonywania zadań zarządzającego transportem.

Jeżeli chodzi o dane gromadzone w ewidencji poważnych naruszeń oraz ewidencji osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, to będą one udostępniane tylko upoważnionym organom (m. in. starostom, wojewódzkim komendantom policji, dyrektorom izb celnych) i to tylko w takim zakresie, w jakim jest im to niezbędne do wykonywania zadań nałożonych na te organy ustawą. Jeżeli jakiś przedsiębiorca będzie chciał sprawdzić, czy konkretna osoba została wpisana do ewidencji osób niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi, to nie uzyska takich informacji za pośrednictwem KREPTD.

Wszystkie informacje zgromadzone w KREPTD będą natomiast udostępniane osobom, których te informacje dotyczą. ◀

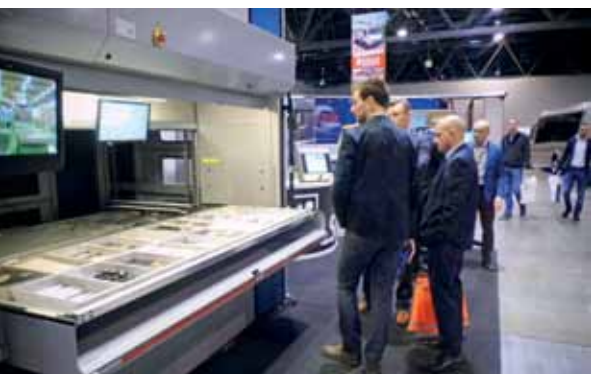
**Robert Wechman, prawnik,
Kancelaria Prawna
Piszcz i Wspólnicy**

PISZCZ | WSPÓLNICY
KANCELARIA PRAWNA

TRANSPORTEX i LOGISTEX już za nami

W dniach 26 i 27 kwietnia, w Centrum Targowo-Konferencyjnym Expo Silesia w Sosnowcu odbyły się Targi Transportu i Spedycji TRANSPORTEX oraz Salon Logistyki i Magazynowania LOGISTEX. W trakcie obu imprez nie zabrakło licznych spotkań i wydarzeń branżowych o charakterze seminaryjno-konferencyjnym.

Wydarzenia, utrzymane w formule B2B, dały możliwość spotkania i wymiany poglądów pomiędzy właścicielami firm transportowych, przewoźnikami, spedytorami oraz menedżerami transportu drogowego z firm logistycznych, produkcyjnych i dystrybucyjnych. Na dodatek, zarówno sama wystawa jak również część merytoryczna, stworzyły znakomitą okazję do nawiązania licznych kontaktów biznesowych z profesjonalną publicznością.



Wydarzenia, utrzymane w formule B2B, dały możliwość spotkania i wymiany poglądów pomiędzy właścicielami firm transportowych, przewoźnikami, spedytorami oraz menedżerami transportu drogowego z firm logistycznych, produkcyjnych i dystrybucyjnych.

Konferencje i prezentacje

Pierwszego dnia Targów została zaaranżowana specjalna strefa, gdzie odbywały się Spotkania Transportowe, czyli konferencja szkoleniowa dla branży transportowej, którą zorganizowało wydawnictwo KMG Media, właściciel miesięczników TSL Biznes i Truck & Van, przy współpracy z partnerami spotkań. Natomiast drugiego dnia miały miejsca dwie się prezentacje. Pierwsza zatytułowana była „Optymalizacji procesów logistycznych”, a jej organizatorem była firma Logistic Technologies wraz z partnerami: Fraikin Polska Sp. z o.o.



i allsafe JUNGFAK. Druga to „Leasing dla branży transportowej – sposoby optymalizacji zawieranych umów” przygotowana przez MGW CCG Sp. z o.o. Z kolei dla firm transportowych przeznaczony był spotkanie z udziałem Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego, zorganizowane przez Polską Unię Transportu oraz partnerów, podczas którego zostały omówione bieżące problemy przewoźników.

Ciekawie na stoiskach

Na stoiskach wystawcy Targów TRANSPORTEX i LOGISTEX prezentowali wiele ciekawych i innowacyjnych rozwiązań. Możliwości nowego wózka widłowego BT Reflex serii R/E/O pokazała firma Toyota Material Handling Polska Sp. z o.o. Z kolei firma EPO – TRANS Logistic S.A. zademonstrowała ciągnik siodłowy z naczą typy mega, wyposażoną w inno-

wacyjny system BDE (Back Door Extension) oraz pięknie się prezentujący zabytkowy samochód ciężarowy STAR A 25 z 1963 r. Frenidex Polska – UTB Expert pokazał samoladujący wózek podnośnikowy INNOLIFT, natomiast firma Hussar Angels – pojazd do mobilnej pomocy drogowej.

W ramach Targów, zgodnie z tradycją, odbył się konkurs na najlepszy prezentowany i zgłoszony do konkursu produkt. Wyróżnienie otrzymała firma Toyota Material Handling Polska Sp. z o.o. za BT Reflex serii R/E/O. Wyróżnienia za atrakcyjny sposób prezentacji powędrowały do firm: MGL Sp. z o.o., WDX S.A. oraz SLS Sp. z o.o. <

➤ Na kolejną odsłonę wydarzenia zapraszamy za rok, w dniach 24-25 kwietnia 2018 r. Więcej informacji o targach można znaleźć na stronie www.tslexpo.pl oraz www.logistex.pl

TransPoland

 **TransPoland**
Translogistica

V Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

8 - 10 listopada 2017
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

Łączymy Twój biznes
ze światem

12. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

TRAKO

GDAŃSK
26-29.09.2017

PATRONAT HONOROWY
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA



WSPÓŁORGANIZACJA



KNORR-BREMSE



WSPÓŁPRACA



PARTNERZY MEDIALNI

