

MAJ – 5/2013 (36)

# **TSL** biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Temat numeru:

**Logistyka**  
branży  
budowlanej i DIY

**Studia**  
**logistyczne**  
- ale jakie?

Przybliżamy systemy  
e-myta: **Czechy**

**Czas docenić**  
**transport intermodalny**



Nakład: 11 000 egzemplarzy

# Twoi kontrahenci odwlekają terminy płatności w nieskończoność?

**Przetestuj faktoring  
w Bibby Financial Services  
i nie martw się o płynność  
finansową swojej firmy!**

Nie wierzysz? Podpisz umowę  
i sprawdź nasze możliwości!  
Jeśli w ciągu 3 miesięcy nie  
sprostamy Twoim oczekiwaniom,  
będziesz mógł zrezygnować  
bez zobowiązań!\*

**TESTUJ FAKTORING  
PRZEZ 3 MIESIĄCE!**



Bezpłatna infolinia: **800 224 229**  
[www.testujfaktoring.pl](http://www.testujfaktoring.pl)

**BIBBY**   
FINANCIAL SERVICES

\*Szczegóły promocji na [www.testujfaktoring.pl](http://www.testujfaktoring.pl)



# Nowy standard obsługi **2000** urządzeń mobilnych w tym roku

DB Schenker Logistics wprowadza urządzenia mobilne w dystrybucji przesyłek drobnicowych i paczkowych.

**Informacja dla Klienta w czasie rzeczywistym!**

Więcej na: [www.logistics.dbschenker.pl](http://www.logistics.dbschenker.pl)



W miarę stabilny rozwój gospodarczy, przygotowania do Euro 2012, liczne dofinansowania unijne zarówno projektów publicznych, jak

i komercyjnych – to wszystko w ostatnich latach przyniosło rosnące zapotrzebowanie na materiały i usługi budowlane. Naturalną konsekwencją był idący za tym rozwój usług transportowych i logistycznych. Wielu operatorów logistycznych i firm transportowych dostrzegło szansę właśnie w tym obszarze rynku.

Dziś co prawda wiele projektów infrastrukturalnych dobiegło lub dobiega końca. Także budownictwo mieszkaniowe nie jest w najsilniejszej kondycji. Jednak dla logistyki branża budowlana to nie tylko plac budowy. To również cały sektor zaopatrzenia w materiały remontowe, wykończeniowe i coraz silniejszy segment „DIY”. Dla wielu producentów w miejsce dotychczasowych relacji B2B z deweloperami i wykonawcami coraz większego znaczenia nabierają kanały sprzedaży B2C, czyli kierowanie towaru bezpośrednio do „Kowalskiego” lub jego ekipy budowlanej, którzy realizują mniejsze inwestycje, wykończenia czy remonty.

To stawia nowe wyzwania, zarówno przed samymi producentami, jak i logistyką, zwłaszcza że materiały budowlane i wykończeniowe nie należą do najwdzięczniejszych z punktu widzenia składowania, konfekcjonowania czy transportu. A skala operacji jest mimo wszystko duża, podobnie jak i presja cenowa. Do tego coraz częściej i w tym segmencie usłyszymy hasło „e-commerce”... zatem logistycy w branży budowlanej wciąż będą mieli co robić.

**Mirosław Ganiec**  
redaktor naczelny i wydawca

Czytaj również:



[www.truck-van.pl](http://www.truck-van.pl)

## W numerze

### > Wydarzenia

Odważnie mimo trudności .....	6
Rozmawiamy o bezpieczeństwie .....	7
O tych co „nie mają czasu” dla tych co z nimi pracują .....	8

### > Logistyka

Na budowie... i nie tylko .....	10
Zrób to sam, ale logistykę zostaw specjalistom .....	16
Dostawa bezpośrednio na półkę .....	18

### > Finansowanie

Używać, a nie posiadać .....	20
------------------------------	----

### > Transport intermodalny

Czas docenić intermodal .....	24
Recepta UTK dla intermodalu .....	28
Szansa na nowoczesną sieć logistyczną .....	31
Intermodalny system w budowie .....	32
Przyszłość w intermodalu .....	36
Pracujemy nad siatką połączeń .....	38
Konsekwentnie od samego początku .....	40
Czas na długoterminowe kontrakty .....	42
Utrzymać tempo wzrostu .....	43
Jest dobrze, będzie lepiej .....	44

### > Transport kolejowy

Biała Księga Kolei	
Coraz mniej czasu dla PKP .....	46
Transport i Rozwój.	
Czas na Europę Bałtycką. Projekt „Bothnian Green Logistic Corridor” .....	47

### > Transport drogowy

Przybliżamy systemy e-myta: Czechy ....	48
Przyszłościowe zarządzanie z Soloplan .....	51
Jakie wyzwania stoją przed transportem drogowym w Europie? .....	52
Na styku światów .....	54

### > Edukacja

Jesteśmy w fazie transformacji .....	58
Studia – ale jakie? .....	61
Aktualna oferta studiów podyplomowych branży TSL .....	62

### > Prawo

Baza eksploatacyjna, zdolność finansowa i nowe licencje .....	64
Ubezpieczenia transportowe – bezpieczeństwo, czy niepotrzebny koszt? .....	66
Konwencja CMR a polskie prawo .....	72

**Prenumerata**  
– strona 74

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNOŚĆ LOGISTYKA

ul. Skrzetuskiego 16 B, 02-726 Warszawa  
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57  
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

#### Redaktor naczelny i wydawca

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

#### Redakcja

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

#### Prenumerata

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

Nakład: 11 000 egzemplarzy  
Druk: Drukarnia Edit, tel. 22 872 95 08

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

#### Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. Skrzetuskiego 16 B, 02-726 Warszawa  
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328  
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

#### Dział reklamy i marketingu

reklama@tsl-biznes.pl  
Krystyna Koch – tel. 515 444 589  
k.koch@tsl-biznes.pl  
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118  
j.dynek@tsl-biznes.pl  
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305  
m.marczuk@tsl-biznes.pl

#### Współpraca

Tomasz Dobczyński, Aleksander Domaradzki, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Bartłomiej Kin, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Dorota Raben, Remigiusz Romaniuk, Marek Różycki, Jerzy Różyk, Radosław Sitek, Beata Trochymiak, Karol Wójtowicz, Damian Żabicki.



## Przeniósłem firmę Teatr 6. piętro do Play, nie schodząc ze sceny

U Michała Żebrowskiego w teatrze wszystko gra. Przeniósł firmę Teatr 6. piętro do **Play dla Firm** z pomocą profesjonalnych doradców, którzy przyjechali do teatru i załatwili za niego wszystkie formalności. Ty też możesz wybrać dla swojej firmy **FORMUŁĘ 4.0 dla Firm**, aby wysyłać SMS-y, dzwonić do Orange, T-Mobile, Plus, Play i na stacjonarne za 65 złotych netto miesięcznie. Skorzystaj z pomocy doradców, a skorzysta na tym Twoja firma.

Zadzwoń pod numer **790 600 600**, a przyjedziemy do Ciebie i załatwimy wszelkie formalności.

**Co czwarta firma jest w Play dla Firm.**

Szczegóły na [www.playdlafirm.pl](http://www.playdlafirm.pl)

Najszybciej rozwijająca się sieć w Polsce.

# PLAY

## dla Firm

Abonament 65 zł netto w ofercie bez telefonu przy wyborze e-faktury. Koszt połączenia z numerem 790 600 600 wynosi 1 zł z VAT za całe połączenie. Hasło „Co czwarta firma jest w Play dla Firm” jest oparte na badaniach Millward Brown przeprowadzonych na zlecenie Play w marcu 2013 r.



## Odważnie mimo trudności

Kryzys w branży budownictwa drogowego przekłada się w widoczny sposób na promocyjną aktywność firm – jednak dbałość o ugruntowanie marki obowiązkowa jest także w czasach spadku koniunktury.

Jak wynika z przygotowanego przez Ogólnopolską Izbę Gospodarczą Drogownictwa corocznego raportu o stanie tego sektora gospodarki, około 100 firm z branży budownictwa drogowego jest zagrożonych upadłością. Tylko w 2012 roku

*darki, a jednocześnie jednym z najskuteczniejszych narzędzi marketingu – twierdzi prezes zarządu Targów Kielce dr Andrzej Mochoń. – Widać to na przykładzie organizowanych przez nas targów Autostrada Polska i towarzyszącej im wystawy*

*cej zwiedzających. Ale już w minionym roku, wraz ze spowolnieniem gospodarczym, zwolniła i kielecka AUTOSTRADA. Na szczęście procentowe spadki nie dorównały wzrostom z 2011 r. Nie należy się zatem spodziewać, aby tegoroczna edycja targów wbrew rynkowi wzrosła – dodaje.*

### XIX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA POLSKA, które tym razem odbędą od 21 do 24 maja się na terenie Targów Kielce, każdego roku gromadzą około 1000 firm.

upadłość ogłosiło około 300 firm wykonawczych. Zdaniem ekspertów w tym roku wartość rynku budownictwa drogowego w Polsce spadnie o około 27%. Trudna sytuacja branży nie może pozostać bez echa w takich strefach aktywności firm jak marketing, promocja czy też prezentacje targowe. – Targi są barometrem gospo-

*MASZBUD. Wszystkie parametry określające te imprezy zmieniały się na przestrzeni lat wraz ze zmianami jakie zachodziły w drogownictwie. W roku koniunktury, czyli w 2011, firmy wystawiały się na powierzchni o 22% większej, niż w roku 2010 i o tyleż samo było więcej wystawców. Ich oferty postanowiło zobaczyć także wię-*

Warto jednak podać, że frekwencja nie ma tendencji spadkowej, trend jest wzrostowy i oscyluje w granicach 20 tys. zwiedzających dla poszczególnych edycji targów. W przeciwieństwie do wielu firm, które w kryzysie oszczędzają na wydatkach na marketing, Targi Kielce w niego inwestują nie tylko po to by zyskać jako marka, ale by pozyskać rynek wystawców. Działania związane z promocją wiodących wystaw spółki zakrojone są na szeroką skalę – w okresie kolejnego wzrostu koniunktury AUTOSTRADA POLSKA będzie stać na pewnym gruncie mocnego wizerunku i dobrej marki.

### Międzynarodowo, lecz swojsko...

XIX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA POLSKA, które tym razem odbędą od 21 do 24 maja się na terenie Targów Kielce, każdego roku gromadzą około 1000 firm. Koncerny z 29 krajów całego świata przywożą tu kilkaset ton sprzętu i innowacyjne rozwiązania technologiczne, a partnerzy branżowi wystawy – swoją wiedzę i doświadczenie. Międzynarodowy rozmach wystawy nie zakłóca jednak jej rodzimego, dobrego klimatu. Leszek Śmigas, dyrektor Zarzą-



du Dróg Powiatowych w Starachowicach, zapytany o ocenę AUTOSTRADY w odniesieniu do innych imprez targowych tej branży, mówi: *AUTOSTRADA POLSKA wypada najlepiej. I nie jest to żadna kurtuazja, ani przesada. Po prostu, gdybym miał do wyboru jechać na BAUMĘ czy na AUTOSTRADĘ, wybiórę na pewno tę drugą. Swojską, taką jak ma być – dobrą.*

### ...i dynamicznie.

EXPO MASZBUD SHOW, które będzie imprezą towarzyszącą AUTOSTRADZIE-POLSKIEJ oraz XV Targom Maszyn Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych MASZBUD, jest nie tylko odpowiedzią organizatorów na potrzeby branży, lecz także skutecznym narzędziem marketingowym dla wszystkich firm, które zdecydują się wystawić tu swoje produkty. Udział w dynamicznych pokazach maszyn jest nieodpłatny dla wszystkich firm, które co najmniej dwukrotnie jako wystawcy uczestniczyły w targach MASZBUD lub AUTOSTRADA-POLSKA. Chętni, spełniający kryteria, otrzymają do dyspozycji odpowiednio przygotowany teren wraz z nagłośnieniem. Targi Kielce zadbają o promocję pokazów w prasie branżowej i ogólnopolskiej. Zgłoszenia będą przyjmowane do 15 maja – decyduje kolejność zgłoszeń. Można ich dokonywać poprzez wysłanie informacji na e-mail: boron.a@targi.kielce.pl lub miszta.l.a@targi.kielce.pl.

– *Faktem jest, że nie wszystkie pokazy, podobnie jak pikniki maszynowe, przyciągają tłumy – wyjaśnia Bogusława Grzechowska dyrektor targów AUTOSTRADA POLSKA – To jest zależne od kreatywności i inwencji przygotowujących maszynowe show. Zachęcam jednak do korzystania z tej formy promocji, która ma szansę przetrwać dłużej, niż kilka godzin pracy maszyn na targowym poligonie. Chętnie zamieścimy relację i film z pokazów na naszych stronach. Wystarczy przesłać takie materiały do naszego działu PR, bądź zgłosić się do Biura Prasowego, które może pośredniczyć w przekazywaniu ciekawych informacji do mediów – podsumowuje.* ◀

KK



#### ZAPRASZAMY

Odwiedź nasze stoisko (G7) na targach – otrzymasz najnowsze wydanie dodatku specjalnego Truck & Van Construction.

**Truck & Van  
CONSTRUCTION**

## Rozmawiamy o bezpieczeństwie

Krajowe statystyki dotyczące wypadków drogowych są bardzo niepokojące. Każdego roku ginie w nich wiele osób, jeszcze więcej ulega urazom i kalectwu. Problematyka stanu bezpieczeństwa na drogach jest zagadnieniem niezwykle ważnym, a jednocześnie pilnym i wymagającym wiedzy oraz doświadczenia.

Ogólnopolski Kongres „Bezpieczeństwo na Drodze” może być szansą na stworzenie wspólnej platformy dającej możliwość realnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Kwestie bezpieczeństwa są nagłaśniane za każdym razem, kiedy dochodzi do większych tragedii w ruchu drogowym. Warto więc zastanowić się jakie rozwiązania i jakie mechanizmy należy wprowadzić, aby bezpieczeństwo na polskich drogach uległo wyraźnej poprawie.

Ogólnopolski Kongres „Bezpieczeństwo na Drodze”, organizowany po raz pierwszy przez Targi Kielce we współpracy z Polskim Towarzystwem Kierowców, może być szansą na stworzenie wspólnej platformy dającej możliwość realnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Impreza odbędzie się w Centrum Kongresowym Targów Kielce w dniach 20 i 21 czerwca 2013 roku. Spotkaniu towarzyszyć będzie część wystawieniowa – stoiska promocyjne i informacyjne firm moto-

ryzacyjnych oraz firm, których profil usług i produktów ma bezpośredni lub pośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Kongres w sposób nowatorski przedstawi kwestie bezpiecznego poruszania się po drogach z punktu widzenia sa-



mych kierowców – najliczniejszej grupy uczestników ruchu drogowego. Podsumowaniem tego wydarzenia będzie także wypracowanie przez wszystkich uczestników Kongresu wspólnego stanowiska dotyczącego bezpieczeństwa poruszania się po drogach i propozycji zmian, które bezpieczeństwo na drogach mogłyby znacznie poprawić. ◀

KK



# O tych co „nie mają czasu” dla tych co z nimi pracują – kilka refleksji na ten temat...

„Nie mam czasu. Nie mam czasu. Nie mam czasu” – to zdanie staje się mantrą współczesnych ludzi. Niestety, w przeciwieństwie do prawdziwej mantry nie przynosi ona ukojenia i nie osiągamy dzięki temu tekstowi kolejnych poziomów świadomości.

**W** pewnym sensie, powtarzając sobie i innym „nie mam czasu” wpadamy tylko w trans lęków i niepokojów. Po „nie mam czasu” za chwilę pojawia się kolejna myśl „nie zdążę”, potem „co ja teraz zrobię”, „co teraz będzie”... i tak najpierw powstaje panika w głowie, a potem zaczynamy krążyć we własnych firmach z szybkością bliską prędkości światła, generując niepokój u wszystkich ludzi, z którymi współpracujemy. Dlaczego tak się zachowujemy?



Podobno winni temu wszystkiemu są panowie Peter Henlein, który w 1510 r. stworzył pierwszy zegarek osobisty oraz pan Chrystian Huygens, który w 1695 r. wprowadził do zegarków wskazówkę pokazującą minuty. Dzięki Huygensowi czas stał się „dokładniejszy”. Żyjemy w rzeczywistości, w której możemy umówić się co do minuty na spotkanie. Może to być 22 lipca o 22.22 i... jeżeli zsynchronizujemy zegarki i znajdziemy człowieka równie dziwnego jak my, to takie spotkanie może się odbyć. Tak dokładny pomiar czasu nie towarzyszył człowiekowi

od zawsze. Dawniej – to „dawniej” dotyczyło też znaczącej części naszych dziadków i pradziadków – rytm człowieka regulowany był przez pory dnia. Jeżeli nie mieszkaliśmy

właściwie tylko jedno zadanie: uczenie się. W życiu dorosłym w pracy zadań jest więcej niż w szkole, a do tego dochodzą dodatkowe obowiązki związane z życiem osoby doro-

**Zastanów się co możesz zrobić z osobą, która z Tobą pracuje i „ciągle nie ma czasu”. Może warto nauczyć ją, żeby wchodząc do Twojego pokoju mówiła prawdę „znowu robię wszystko na ostatnią chwilę, bo nic sobie nie zaplanowałam”.**

w pobliżu kościoła lub wieży ratuszowej dość trudno określało się godziny. Umawialiśmy się o wschodzie, w południe, o zachodzie, w nocy, ale nikomu nie przychodziło do głowy umawiać się na 22.22.

## Na ostatnią chwilę

Czy umiemy wykorzystać dobrodziejstwo dokładnego pomiaru czasu i powszechność tego zjawiska? Póki co, zegarek nas przytłacza. Zerkanie na niego oznacza ciągły brak czasu. Zdrowy rozsądek podpowiada, że za całe zło, wrzody żołądka i inne objawy stresu nie można obarczyć wynalazcy zegarka. Część winy za nasz „brak czasu” możemy zrzucić na kilkanaście lat edukacji, które były naszym udziałem. Szkoła, niestety, uczy jednego nawyku, który ciąży na nas przez całe dorosłe życie. W szkole uczymy się na ostatnią chwilę, a w pracy wykonujemy zadania na ostatnią chwilę. Czy to dobry nawyk? W szkole tak, bo tu za wykonane zadanie możemy dostać aż sześć ocen, tylko jedna z nich (jedyńka) nie daje nam zaliczenia zadania, pozostałe pięć (od miernej po celujący) pozwalają o zadaniu zapomnieć. W pracy zmienia się charakter „odbioru” zadania – jest albo nie jest ono zrobione. Jeżeli są błędy to nie możemy pracownikowi powiedzieć „świetnie, nie wysłałeś e-maila, ale masz skonfigurowaną skrzynkę pocztową, dlatego za to zadanie daję ci dostateczny”... Ludzie, zapominają też, że w szkole mieli

słej. Nawyk robienia wszystkiego na ostatnią chwilę staje się kompletnie nieefektywny. Za dużo jest rzeczy, które musimy robić na „ostatnią chwilę”.

Efekt posiadania zegarka i chodzenia do szkoły? Nie mamy czasu... i biegamy po firmie, generując chaos. Czy jednak zdjęcie zegarka i zrezygnowanie z chodzenia do szkoły, wyeliminuje nasze problemy z brakiem czasu? Czy jest prawdopodobne, że ktoś w naszej organizacji odkrył, że jeżeli wpada do naszego pokoju i od progu krzyczy w jakiejś dramatycznej sytuacji i jak „bardzo nie ma czasu”, to może uzyskać więcej niż osoba, która przyszłaby do tego samego pokoju i powiedziała: „potrzebuję twojej pomocy. Chcę żebyś zrobiła dla mnie zestawienie. Na przygotowanie tego mamy dużo czasu. Potrzebuję je za dwa miesiące”... Nawet, jeżeli potrafimy docenić dojrzałość takiej osoby i jej umiejętność planowania czasu, to kiedy zaczniemy dla niej robić to zestawienie? Szczególnie, jeżeli w między czasie do naszego pokoju wpadnie kilku panikarzy, co nie mają czasu, a mają kredyty, żony, mężów i chomiki na utrzymaniu? Prawda jest taka, że „nagradzamy” osoby, które wywierają na nas presję. To nagradzanie dzieje się poprzez wykonanie pracy, którą na nas zrzucili w ostatniej chwili.

## Wymuszanie?

Błędem popełnianym przez naszych współpracowników jest także niedoszacowanie

czasu, który często uważają, że potrzebujemy go mniej, żeby coś zrobić. Wyobraź sobie, że do twojego kolegi – kierownika w innym dziale – przychodzi jego pracownik i zadaje mu pytanie dotyczące pracy. Kierownik, Twój kolega, żeby odpowiedzieć pracownikowi musi jednak się skontaktować z Tobą. Pracownik pyta, kiedy dostanie odpowiedź. Co mówi kierownik? „Jutro”. Zaraz potem odbierasz telefon i słyszysz historię o tym, jak to pracownicy na twoim koledze-kierowniku WYMUSZAJĄ jak najszybszą odpowiedź i on MUSI im jej udzielić do jutra... Kierownik kolega nie wspomina natomiast, że sam tak dookreślił termin, a Ty teraz masz rzucić wszystko i mu pomóc.

Zdanie „nie ma czasu”, „mamy mało czasu” słyszymy też często od naszych przełożonych. Co zyskuje przełożony podkreślając, że nie ma czasu? Jeżeli mu wierzymy, jesteśmy odpowiedzialnymi ludźmi, to w przypadku „braku czasu” wiemy, że nie jest to moment na dyskusje, czy omówienie pewnych kwestii. Wykonujemy „jak najszybciej” i „bez zbędnych dyskusji” zadanie przełożonego. Czy mu się to opłaca? Zespół „bez czasu” może ma większe problemy

z wrzodami, ale za to jest podporządkowany, nie dyskutuje. Tylko od czasu do czasu, ktoś nie wytrzymuje. Wtedy kiwamy z żalem i konstatujemy, że bidulek nie wytrzymał „tempa” w naszej pracy.

### Powód do frustracji

Organizacja „bez-czasu” to świat, w którym dominuje ciągle niepokój i frustracja. Niepokój ma związek z wszechobecną atmosferą lęku, „bo co to będzie jeśli nie zdążę”. Frustracja, że ciągle musiałam coś odkładać, przekładać na później, bo robiłam rzeczy, które były teraz najpilniejsze. Część tych rzeczy było po prostu niezaplanowanych, dlatego „nagle się pojawiły”. Część z tych „pilnych” wynika z tego, że podejmując się zadań ludzie w organizacji „bez-czasu”, nie mają czasu na analizę szans, zagrożeń, plusów czy minusów działania, bo „szybko trzeba zacząć TO robić”. Konsekwencją tego są dodatkowe zadania, które można było przewidzieć od samego początku.

Czy tak opisana organizacja „bez-czasu” to jest Twoje wymarzone miejsce pracy? jeżeli lubisz ból i cierpienie to pewnie tak. Jeżeli nie, to zastanów się co możesz

➤ Weź udział w IX Konferencji Lean Six Sigma organizowanej przez Akademię Białego Kruka 6-7 czerwca 2013 we Wrocławiu [www.abk.pl/konferencja](http://www.abk.pl/konferencja)



zrobić z osobą, która z Tobą pracuje i „ciągle nie ma czasu”. Może warto nauczyć ją, żeby wchodząc do Twojego pokoju mówiła prawdę: „znowu robię wszystko na ostatnią chwilę, bo niczego sobie nie zaplanowałam”, albo „znowu chcę Tobą pomanipulować, żebyś rzuciła wszystko i zaczęła robić to, co ja chcę”. Tylko, czy wtedy dalibyśmy się na takie zdania tak łatwo „złapać” jak na zdanie „nie mam czasu”(?). Zrób coś z tym! Zaczni od siebie! ◀

Julita Urbaniuk  
Akademia Białego Kruka

## Oprogramowanie logistyczne soloplan.pl

soloplan®

Przyszłość jest dziś!

Poznajcie świat Soloplan-u.

Oferujemy Państwu CarLo®  
– oprogramowanie najwyższej jakości, odzwierciedlające wszystkie procesy logistyczne –  
poczynając od realizacji zleceń aż po optymalne planowanie tras.

Zapraszamy do wzięcia udziału w wizjonerskim planowaniu transportu LIVE!

Prezentacje będą przeprowadzane codziennie o godz. 10 i 12, a także 14 i 16-tej. Udzielimy odpowiedzi na każde Państwa pytanie. Serdecznie zapraszamy do odwiedzenia naszego stoiska podczas trwania targów!



soloplan.pl

transport  
logistic

Messe München

4. – 7.6.2013

Hala B2  
Stoisko 505 / 606

transportlogistic.de

# Na budowie... i nie tylko

Pod hasłem „logistyka branży budowlanej” identyfikowane są przede wszystkim zadania z zakresu szeroko rozumianego zabezpieczenia potrzeb materiałowych inwestycji infrastrukturalnych. Choć projekty z zakresu budowy dróg i tras kolejowych stanowią niezwykle ciekawy obszar zainteresowania logistyki, to należy pamiętać, że to nie jedyny obszar wymagający zaplecza transportowego czy magazynowego.

Ostatnie kilka lat upłynęło w branży budowlanej pod znakiem licznych zmian. „W czasach kryzysu” trudna sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw prowadzi przede wszystkim do ograniczania inwestycji, co przekłada się na spadek zapotrzebowania na usługi związane z remontami, modernizacjami czy budową nowych obiektów. Z drugiej strony, ostatnie inwestycje poskutkowały dla zajmujących się nimi grup sporym zastrzykiem gotówki w postaci funduszy europejskich. Fakt szybkiego rozwoju infrastruktury wynikał między innymi z dostępności do finansowania zewnętrznego. Ze środków UE realizowano liczne inwestycje

infrastrukturalne, znacznie zwiększyła się ich liczba i skala.

## Jedno pociąga drugie

Patrząc na rynek budowlany odnotować należy przede wszystkim wzrosty dotyczące typowych inwestycji w infrastrukturę ko-

B2B, jak i B2C. To hurtownie, sieci sklepów budowlanych z komponentami czy osprzętem. To także cały potężny rynek związany z obsługą sieci handlowych, operujących zarówno materiałami i surowcami na rynku B2B czy usługami i produktami kierowanymi dla rynku B2C. Polacy chętnie korzystają z wszelkiego rodzaju placówek typu

**Firmy logistyczne szukają dziś możliwości pozyskania klientów pochodzących z różnych branż – by obecnością w kilku zapewnić sobie większą stabilizację na wypadek kłopotów jednego, wybranego sektora.**



munikacyjną liniową (drogi, linie kolejowe) i punktową, ale także w obiekty użyteczności publicznej. To wszystko sprawiło, że zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju usługi budowlane było z tego powodu wysokie. W tej sytuacji naturalnym jest, że rozwój obejmował nie tylko firmy realizujące inwestycje, ale także te zajmujące się obsługą logistyczną. Szukały one „swojej szansy” wśród kontraktów realizowanych przez branżę budowlaną – rozszerzając na nią zasięg swojego działania czy zwiększając liczbę klientów. A zapotrzebowanie ze strony rynku budowlanego na usługi logistyczne sprzyjało poszukiwaniu przez firmy logistyczne klientów właśnie tutaj. Dla firm transportowych i operatorów logistycznych stało się to świetną okazją do dywersyfikacji działalności czy rozszerzania portfela klientów.

W jakiej kondycji jest dziś branża budowlana? Wśród doniesień medialnych nie brakuje informacji o kolejnych upadkach firm realizujących inwestycje. To branża skrajności – z jednej strony gigantycznych, liczonych w setkach milionów złotych inwestycji, z drugiej – upadłości firm argumentowanych niskimi marżami czy zaniżanymi kosztorysami robót budowlanych. Logistyka branży budowlanej to nie tylko zaopatrzenie placów budowy. To także sieci dystrybucji rozwijane przez producentów materiałów budowlanych, związane z zaopatrzeniem zarówno klientów w sektorze

„dom i ogród” czy marketów budowlanych „do it yourself”, dzięki którym branża budowlana coraz odważniej akcentuje swój udział także w relacjach typu B2C.

## Terminowość i sezonowość

Wymagania związane z obsługą branży budowlanej wynikają przede wszystkim z rodzajów prowadzonej działalności. Projekty budowlane realizowane są często w sposób sezonowy, co nakłada



określone ograniczenia na logistykę zaopatrzenia. Z drugiej strony realizacja zadań inwestycyjnych to nie jedyny obszar działania tej branży, ograniczenia te nie dotyczą zatem wszystkich firm realizujących działalność.



usługi tworzące wysoką wartość dodaną. Są tu m.in. rozwiązania informatyczne dedykowane indywidualnym wymaganiom, monitorowanie zadań transportowych, dostawy z przyspieszonym terminem realizacji (ekspresowe), obsługa celna czy archiwizacja dokumentów.

### Dedykowane klientowi

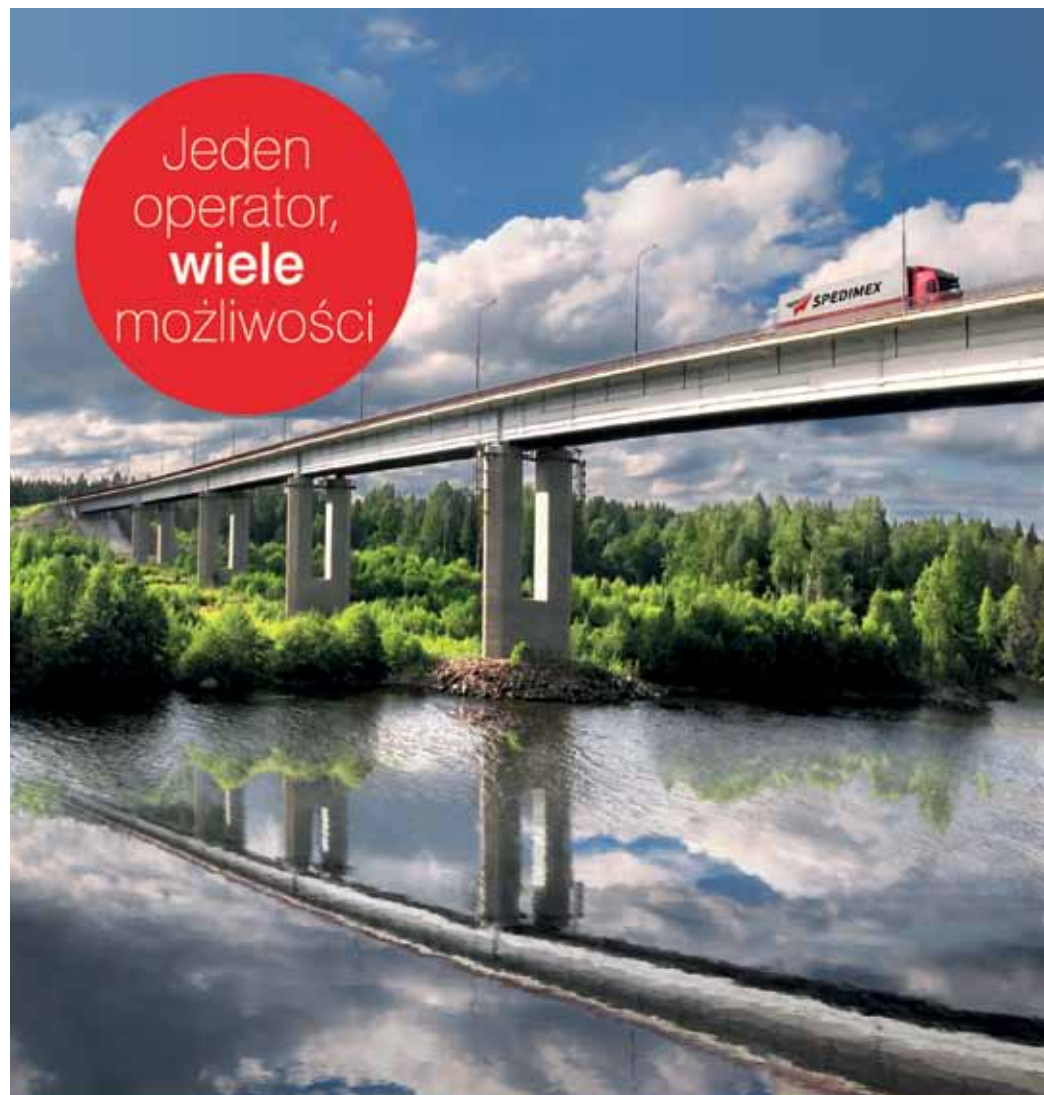
Jakich dedykowanych rozwiązań/technologii oczekują od operatora logistycznego klienci branży budowlanej? Aleksander Zarcirka dyrektor transportu i magazynowania GEFCO Polska twierdzi: – *Tutaj oprócz wymagań IT, czyli skanowania dostaw w całym łańcuchu oraz wysyłania alertów o ewentualnym niedotrzymaniu terminowości dostaw, bardzo ważne jest zapewnienie*

*odpowiednich środków transportu. Ważne jest zapewnienie taboru z odpowiednimi funkcjami technicznymi, jak na przykład dających możliwość wykorzystania wind czy dźwigów. Jeśli chodzi o tematy magazynowe, to szczególnie przy biznesach B2C konieczny jest system, który potrafi zarządzać i optymalizować bardzo dużą ilość SKU.*

Logistyka budowy realizowana może być zarówno siłami firmy budowlanej, jak i z wykorzystaniem zaplecza operatora logistycznego. Wojciech Cipiur, kierownik logistyki kontraktowej w Dachser Sp. z o.o. uważa, że – *W obsłudze logistycznej dużych inwestycji budowlanych kluczowa jest terminowość dostaw. Realizacja takich inwestycji oparta jest na dokładnym zaplanowaniu poszczególnych etapów prac – wykonanie jednego jest warunkiem*

Jakie wymagania narzuca branża budowlana? Przede wszystkim wymagane jest dotrzymanie terminów dostaw oraz odpowiednia ich sekwencyjność – dostępne na miejscu realizacji budowy powierzchnie składowania są bowiem zwykle ograniczone. Wiążą się z tym określone obostrzenia w zakresie przepływów materiałów budowlanych. Obsługujące budowę firmy logistyczne deklarują często konkretne „terminy doręczeń”. Jako przykład posłużyć może obsługa dostaw materiałów budowlanych do polskich odbiorców z fabryk i magazynów zlokalizowanych na Węgrzech i we Francji przez GEFCO. Odpowiednią terminowość udało się tu uzyskać m.in. poprzez podwójną obsadę kierowców, co zwiększa efektywność wykorzystania środków transportu i przyspiesza dostawę. Obsługując jednego ze swoich klientów operator obsługuje do ok. 40 tys. przesyłek rocznie, a zachowany poziom terminowości wynosi 99%.

Firmy logistyczne szukają dziś możliwości pozyskania klientów pochodzących z różnych branż – by obecnością w kilku zapewnić sobie większą stabilizację na wypadek kłopotów jednego, wybranego sektora. Wspomnianą dywersyfikację zaobserwować można chociażby na przykładzie GEFCO Polska. Działania w branży budowlanej realizowane przez GEFCO stanowią ciekawy obszar z jeszcze jednego powodu. Firma ta kojarzona jest przecież przede wszystkim z obsługą sektora motoryzacyjnego, z którego historycznie się wywodzi. Zaobserwować można tu wspomnianą dywersyfikację działalności i wejście w nową, uznawaną za perspektywiczną branżę. Wraz z realizacją usług typu *just in time* czy dystrybucją materiałów budowlanych, GEFCO stać się może przykładem takiego operatora logistycznego, który właśnie w branżę budowlaną odważnie zainwestował. Choć stanowi ona obecnie jedynie niewielką część (kilka procent) biznesu firmy, wśród klientów operatora z sektora budowlanego są znani producenci: Klöber-HPI czy Schneider Electric. Operator realizuje dla tych firm nie tylko podstawowe transporty, ale także



Już od 20 lat pracujemy na sukces naszych Klientów. Pomagamy optymalizować koszty logistyki małych, średnich i dużych przedsiębiorstw. Oferujemy sprawdzone rozwiązania magazynowe i dystrybucyjne odpowiadające potrzebom rynku.

Dynamicznie, efektywnie, niezawodnie.

» LOGISTYKA, NA KTÓREJ MOZESZ POLEGAĆ

20 LAT  
SPEDIMEX

» WWW.SPEDIMEX.PL



### Operator musi mieć kompetencje

Wojciech Cipiur,  
kierownik logistyki kontraktowej  
w Dachser Sp. z o.o.

Ze względu na duże wymagania rynku, transportu produktów z branży budowlanej nie można powierzyć operatorowi bez odpowiednich kompetencji. Oprócz samej dostawy, niezmiernie istotne są procedury dotyczące zabezpieczenia przesyłek przed uszkodzeniem, ostrożnego załadunku i rozładunku oraz identyfikacji. Umożliwiamy monitoring przesyłki online podczas wszystkich etapów transportu, aż po dostawę do odbiorcy. To wszystko jesteśmy w stanie zapewnić naszym klientom z najwyższą dbałością o poprawę ich bilansu ekonomicznego. Dachser ma duże doświadczenie w realizacji usług logistycznych dla branży budowlanej. Dotyczy ono zarówno tzw. rynku nowoczesnego, jak i tradycyjnego. Oferujemy szeroką gamę usług, w tym obsługę kompleksową, czyli logistykę kontraktową. Dla dostawców do marketów proponujemy wyjątkową usługę Dachser DIY Logistics, czyli nie tylko magazynowanie i transport, ale także merchandising wewnątrz sklepów.

rozpoczęcia kolejnego. Koszty związane z przestojami prac są ogromne, dlatego dostawy materiałów i produktów muszą odbywać się punktualnie, wykonawca in-

zbudowane na jednej platformie, dzięki czemu możemy sprawnie realizować dostawy dla nawet najbardziej wymagających klientów. Nasze systemy informatyczne są

## Sezonowość wymusza odpowiedni sposób zarządzania zapasami – realizacji gospodarki magazynowej czy obsługi transportów. Z perspektywy obsługującego logistykę to konieczność elastycznego dysponowania zasobami sprzętu czy ludzi

westyjii nie może czekać. W Dachser stosujemy homogeniczne systemy do zarządzania logistyką magazynową i transportem,

połączone z systemem klienta, więc informację o zleceniu spedycyjnym otrzymujemy błyskawicznie i możemy odpowiednio



### Pod presją cenową

Aleksander Zacirka,  
dyrektor transportu i magazynowania  
GEFCO Polska

W chwili obecnej malejący wskaźnik PKB oraz zastój w branży budowlanej przyczyniają się do presji cenowej firm działających w tej branży. Z drugiej strony wymagana jest jeszcze większa jakość świadczonych usług. Nie muszę mówić, że to z zasady wykluczające się czynniki w logistyce. Dodatkowo, w związku z dużą sezonowością wolumenów, klienci oczekują coraz większej elastyczności w dedykowaniu środków do ich obsługi. Niejednokrotnie mieliśmy przypadki wymagań zwiększenia powierzchni magazynowych o nawet kilkaset procent w sezonie. Innym czynnikiem jest bezwzględne dotrzymywanie terminowości usług oraz okien czasowych – często zdarza się, że dostawy mają być dostarczane na place budów w ściśle określonym terminie, co rzutuje na terminowość wykonania całego projektu. Wiąże się to także z zapewnieniem odpowiednich środków transportu, ponieważ bardzo duża część dostaw wędruje bezpośrednio na place budów.

wcześniej zaplanować dostawę. Co istotne, w tym segmencie zamówień wiele produktów jest realizowanych indywidualnie, pod kątem potrzeb zamawiającego.

Ważnym ograniczeniem realizacji zadań logistycznych dla branży budowlanej są wymagania określone przez sezonowość. Wymusza to odpowiedni sposób zarządzania zapasami – realizacji gospodarki magazynowej czy obsługi transportów. Z perspektywy obsługującego logistykę to konieczność elastycznego dysponowania zasobami sprzętu czy ludzi. – Branża budowlana uzależniona jest od wahań sezonowych. Dla producentów oznacza to konieczność utrzymywania zapasów magazynowych w sezonie zimowym i szybkie przestawianie się na sezon wiosenno-letni, kiedy liczba zamówień rośnie, a produkcja powinna iść pełną parą. Czasem są to ogromne koszty, powodujące spadek efektywności



W logistyce branży budowlanej przede wszystkim wymagane jest dotrzymanie terminów dostaw oraz odpowiednia ich sekwencyjność

firmy. Współpraca z operatorem logistycznym takim jak Dachser, przekazanie mu procesów magazynowych i transportowych, zwalnia producenta z konieczności utrzymywania magazynu i zatrudnienia przez cały rok. W Dachser problemy zatrudnienia i sezonowości rozwiązujemy w ten sposób, że przesuwamy pracowników z jednych prac do innych, zgodnie z zapotrzebowaniem. Taka elastyczność i podział personelu nie zawsze są możliwe do zrealizowania w przypadku zakładów produkcyjnych – tłumaczy Wojciech Cipiur.

### Logistyka – ważna sprawa

O tym, że sprawna realizacja zadań logistycznych to klucz do sukcesu terminowo ukończonej inwestycji, nie trzeba nikogo przekonywać. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że choć

potencjał stosowania outsourcingu jest spory, to także i same firmy budowlane tworzą struktury do sprawnego zarządzania logistyką. Jako przykład posłużyć mogą rozwiązania, jakie w obszarze obsługi przepływów wdrożył koncern STRABAG. Jak definiują logistykę jego specjaliści?

– *Pojęcie logistyki oznacza, że właściwy materiał ma we właściwej ilości, we właściwym stanie i o właściwej porze trafić pod właściwy adres.* – Taka dewiza stała się źródłem utworzenia obszaru BLT, czyli specjalnych jednostek zajmujących się logistyką w budownictwie. Według szacunków firmy, ok. 30% ogólnych kosztów związanych z funkcjonowaniem ponad 10 tys. czynnych placów budowy zależy od logistyki, co oznacza, że przełożenie sprawnej realizacji procesów zaopatrzenia na korzyści finansowe może być znaczne.

Redukcja kosztów jest ważnym, ale nie jedynym powodem utrzymywania tego typu struktur. Wraz z rozwojem skali działalności konieczne jest rozwijanie całej organizacji, realizowane z odpowiednim wyprzedzeniem. Jakie zadania postawiono obszarowi BLT? W momencie tworzenia BLT (w latach 2007-2008) specjaliści od logistyki analizowali zamówienia z 2000 firm tworzących koncern, planowali zasoby i koordynowali działania partnerów, dostawców oraz klientów. Pion BLT stał się obecny przy wszystkich realizowanych procesach, od pozyskiwania surowców, poprzez tworzenie półproduktów i wyrobów gotowych, aż po ostateczny montaż na placu budowy. Przykładowo, specjali-



## Logistyka STRABAG w 2013 r.

Krzysztof Gil,  
dyr. Biura Wytwórni Mieszanek  
Mineralno-Asfaltowych i Logistyki,  
STRABAG Sp. z o.o.

W bieżącym roku, w związku z prowadzoną restrukturyzacją firmy, wprowadzone zostały kolejne zmiany. Nastąpiła fuzja

Spółki Polski Asfalt, która od marca bieżącego roku weszła w struktury organizacyjne STRABAG, tworząc jednostkę organizacyjną SD AMA. Kolejnym krokiem było włączenie Centralnej Logistyki Budowlanej (CLB) w struktury SD AMA, efektem czego powstała jednostka organizacyjna SD AMA Logistyka. Połączenie doświadczenia oraz wiedzy technologicznej, związanej z materiałami kamiennymi, które od wielu lat były kupowane i sprowadzane na potrzeby Wytwórni Mas Asfaltowych oraz znajomość rynku transportowego, pozwalają zakładać, że skala oraz jakość usług oferowanych obecnie, ulegnie wzmocnieniu.

Zadanie, jakie zostało postawione przed jednostką SD AMA Logistyka, to kompleksowa obsługa związana z zakupem materiałów kamiennych, począwszy od negocjacji z producentami kruszyw, zawarcia umów, poprzez transport do wskazanych przez dyrekcje operacyjne lokalizacji. Jednocześnie prowadzone są działania związane z obsługą logistyczną realizowanych budów pojazdami samowyładowczymi, czego najlepszym przykładem jest jeden z realizowanych obecnie kontraktów „Budowa Autostrady A 4 Brzesko-Wierzchosławice”. W kolejnych miesiącach zostanie wprowadzony System Zarządzania Jakością ISO 9001, co w znacznym stopniu przybliży STRABAG do wdrożenia Zintegrowanego Systemu Logistycznego.

styczna wiedza może tu posłużyć chociażby do wyboru bardziej efektywnych środków transportu materiałów budowlanych. Budując obszar BLT założono, że 10-15% przewozów powinno być wykonywanych za pomocą własnych środków transportu – zarówno ciężarówek, jak i kolei, czy też drogą wodną. W przypadku przewozów realizowanych

przez firmy zewnętrzne BLT odpowiada za skoordynowany i możliwie tani transport, opierając się na zaprojektowanych przez siebie procesach logistycznych i wspomagających je rozwiązaniach IT.

Wraz ze zmianami na rynku oraz zachodzącymi wewnątrz, także i „miejsce” BLT w strukturze koncernu ulega zmianie.



**COLIAN Logistic**

## Partnerstwo i Zaufanie

Kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki, transportu, spedycji drogowej, magazynowania, konfekcjonowania

Opatówek • Kalisz • Kostrzyn Wlkp. • Poznań • Bydgoszcz • Wrocław • Lublin

**Colian Logistic sp. z o.o.**

ul. Zdrojowa 1  
62-860 Opatówek

Tel. + 48 (61) 646 00 91  
Fax. + 48 (61) 622 92 47

e-mail: [logistyka@colian.pl](mailto:logistyka@colian.pl)  
[www.colianlogistic.pl](http://www.colianlogistic.pl)

NASZ PARTNER  




## Przewaga konkurencyjna dzięki logistyce

Arkadiusz Andruch,  
dyrektor ds. krajowego frachtu  
całopojazdowego  
w ROHLIG SUUS Logistics

Stosowanie zaawansowanych rozwiązań logistycznych umożliwia firmom zbudowanie silnej pozycji na rynku. Również firmy z sektora budowlanego coraz częściej szukają przewagi konkurencyjnej właśnie w tym obszarze. Dążąc do optymalizacji kosztów i sprostania oczekiwaniom rynku, nie tylko chcą dostarczać produkty szybciej, taniej i w ilości dostosowanej do wymagań kontraktu, ale również uniknąć gromadzenia zbędnych zapasów w magazynach. Wymagania sektora budowlanego zmuszają więc menedżerów do bardzo elastycznego zarządzania produkcją, dużej rotacji wyrobami gotowymi, stałego utrzymywania niskiego stanu zapasów i pilnowania bardzo krótkiego czasu dostawy. Ponadto, aktualnie w branży budowlanej zauważalna jest tendencja do współpracy z jak najmniejszą liczbą dostawców, którzy pomimo bardzo nieregularnych cykli produkcyjnych, zagwarantują duże wolumeny dostaw. Operator logistyczny obsługujący branżę budowlaną musi być więc nie tylko sprawny, ale również powinien dysponować odpowiednimi zasobami. Wybór odpowiedniej firmy logistycznej jest niezwykle ważny w sytuacji, kiedy sprawna obsługa, dostępność taboru, terminowość, właściwa infrastruktura informatyczna i wymiana informacji stają się kluczowymi czynnikami sukcesu biznesowego.

– STRABAG, w ramach szerokiego wachlarza spółek celowych obsługujących różne obszary niezbędne do kompleksowego funkcjonowania koncernu zajmującego się budownictwem, od 2008 r. posiada także pion zajmujący się szeroko pojętą logistyką. BauLogistik und Transport GMBH (Logistyka Budowlana i Transport), w skrócie BLT, jako organizacja w ramach struktur grupy STRABAG, przez pewien czas funkcjonowała jako oddzielna spółka. Jej głównymi celami, zadaniami było: realizacja transportów kole-

jowych i samochodowych oraz rozładunków dla jednostek operacyjnych grupy STRABAG oraz optymalizacja kosztów logistycznych poprzez opracowywanie optymalnych modeli/scenariuszy logistycznych (Strasco). W 2011 r. decyzją Zarządu STRABAG SE, BLT GMBH zostało połączone ze Spółką koncernową STRABAG Prozess Management w spółkę Bau Prozess Management – mówi Krzysztof Gil, dyrektor Biura Wytwórci Mieszanek Mineralno-Asfaltowych i Logistyki STRABAG Sp. z o.o.



Logistyka branży budowlanej to nie tylko zaopatrzenie placów budowy. To także sieci dystrybucji rozwijane przez producentów materiałów budowlanych, związane z zaopatrzeniem zarówno klientów w sektorze B2B jak i B2C.

Reorganizacja związana jest także ze zmianami, jakie miały miejsce w STRABAG na terenie naszego kraju, a obejmuje m.in. realizowane przewozy samochodowe. – W 2012 r. ze struktury w Polsce, w celu zapewnienia lepszej współpracy z jednostkami operacyjnymi, wydzielona została część zespołu odpowiedzialna za realizację przewozów samochodowych i kolejowych w postaci Centralnej Logistyki Budowlanej. Dział ten ma za zadanie organizowanie kompleksowej obsługi logistycznej budów, wytwórni mas bitumicznych i betonowych koncernu STRABAG w Polsce. Koordynacja transportów samochodowych i kolejowych gwarantuje nie tylko osiągnięcie najbardziej ekonomicznego, lecz również ekologicznego wariantu transportu. Optymalizacja kosztów produkcyjnych natomiast polega na realizacji wszystkich etapów transportu – od momentu załadunku materiałów masowych u dostawcy, poprzez transport, do rozładunku. Kluczem do sukcesu jest stały kontakt z odbiorcą materiałów, firmami świadczącymi usługi transportowe, zarówno kołowe, jak i kolejowe – mówi Krzysztof Gil. Cały koncern zatrudnia dziś ok. 74 tys. pracowników i osiąga obroty 14 mld euro. 5 tys. pracowników w Polsce zapewniło firmie ok. 1,7 mld euro obrotów. Przykład BLT pokazuje, że logistyka staje się ważną częścią „biznesu” dla firm typowo budowlanych.

## Miejsce dla outsourcingu

Operatorzy logistyczni bazują często na doświadczeniu, jakie przez lata wypracowali w tej konkretnej branży. To pozwala na szybkie wejście na nowe rynki czy dopasowanie rozwiązań do nowych klientów. Z drugiej strony możliwe jest stworzenie rozwiązań dedykowanych konkretnej grupie odbiorców. Takie usługi funkcjonują także i w tej branży, a przykładem mogą być usługi związane z obsługą marketów budowlanych. – Dzięki wieloletnim doświadczeniom zdobytym na innych rynkach, w Dachser często proponujemy klientom rozwiązania, które już wcześniej stosowaliśmy. Ponieważ są już sprawdzone i gotowe do wdrożenia, jest to również bardziej bezpieczne i efektywne dla naszych kontrahentów niż nowe, być może ryzykowne propozycje. Zdarza się, że wprowadzamy w Polsce rozwiązania, które z powodzeniem funkcjonują już od lat w innych krajach. Dlatego stosujemy m.in. podział zadań w magazynie, niższe koszty integracji systemów oraz programowania – podsumowuje Wojciech Cipiur. ◀

**Marcin Jurczak**

# Poczta Polska pewny partner w logistyce >>>



- transport towarów na paletach Euro do każdego miejsca w kraju
- ładunki drobnicowe i całopojazdowe
- indywidualne rozwiązania dla stałych klientów
- ubezpieczenie do 50 tys. zł każdego ładunku

## Zapraszamy do współpracy

 Poczta Polska

[www.poczta-polska.pl/PrzesylkaPaletowa](http://www.poczta-polska.pl/PrzesylkaPaletowa)

# Zrób to sam, ale logistykę zostaw specjalistom

Polacy coraz chętniej dokonują zakupów w sieciach DIY (tzw. „zrób to sam”). Ogromny oferta tego typu sklepów pozwala na zaopatrzenie się w różnorodne grupy produktów, począwszy od drobnych artykułów wyposażenia wnętrz, po aranżację ogrodów czy kompleksowe remonty. Branża ma się dobrze i cieszy się coraz większym zainteresowaniem, odpowiadając na zmieniające się upodobania i nowe zwyczaje konsumentów.

Jak każdy sektor, rynek „dom i ogród” ma również swoje specyficzne wymagania związane z realizacją dostaw. Produkty oferowane przez branżę, z punktu widzenia logistyki, można uznać za nietypowe. Zróżnicowane wymiary i unikalne parametry powodują, że najczęściej nie da się z nich uformować standardowej palety. Poszczególne grupy towarów to mix wzorów, kolorów i wymiarów, co sprawia że liczba niepowtarzalnych jednostek asortymentowych staje się naprawdę imponująca. Produkty dostarczane do sklepów to zarówno meble ogrodowe, donice, namioty, sprzęt ogrodniczy, jak i drobne elementy dekoracyjne. To również elementy ciężkie jak płytki ceramiczne

czy materiały budowlane, których masa przekracza kilka ton. Spośród nich wiele stanowi towar wrażliwy, niepiętrowalny, podatny na uszkodzenia w transporcie, a więc w gruncie rzeczy „niewygodny”. Wymagają więc niezwykle staranności i delikatności w obsłudze, szczególnie podczas wykonywania operacji przeładunkowych, a także w czasie transportu.

## Sezonowe i wrażliwe

W tej sytuacji należy więc zadbać, by w pierwszej kolejności odpowiednio rozlokować produkty, a następnie połączyć ze sobą w dostawie w taki sposób, aby nie uszkodziły siebie nawzajem. Inne wyzwanie to optymalne zagospodarowanie

To znajomość rynku i doświadczenie pozwala efektywnie zarządzać zamówieniami, odpowiednio wcześniej zaplanować i zorganizować potrzebne zasoby, a to daje podstawy do zadowolenia klientów.



Tomasz Pyka

## Nie ma miejsca na przypadek

Podmioty branży „dom i ogród” chętnie korzystają z wyspecjalizowanych roz-



*W obliczu unifikującej się ceny prym wiedzie ten, kto dysponuje rozwiniętą siecią dystrybucji, szeroką gamą produktów oraz zapewni ich dostępność na sklepowych półkach. Wiele z tych zadań realizuje operator, dlatego tym bardziej firmy nie są skłonne zlecać ich przypadkowym graczom.*

**W branży „dom i ogród” najważniejsze kryteria współpracy z operatorem logistycznym to doświadczenie i poziom kompetencji, a przede wszystkim stabilność dostaw, bezszkodowość, konkurencyjna cenowo oferta.**

przestrzeni ładunkowej. Pomimo niestandardowych wymiarów, towary powinny dotrzeć do klienta w sposób pozwalający na racjonalizację kosztów.

Z czym jeszcze musimy się liczyć? Poza charakterystycznymi dla rodzaju asortymentu wymogami, jednym z ważniejszych wyzwań jest terminowość, czynnik o znaczeniu fundamentalnym, szczególnie w przypadku sieci handlowych. Tu wskaźnik realizacji dostaw z dokładnością do kilkunastu minut musi przekraczać 99% skuteczności.

Obsługę branży determinuje też duża sezonowość zamówień. Właśnie rozpoczął się sezon remontów, czyli jeden z najgorętszych okresów w roku. Trzeba podołać zwiększonej liczbie wysyłek przy uwzględnieniu wymaganej terminowości.

wiązań dedykowanych przez operatorów logistycznych. Wraz z dynamicznym rozwojem rynku w Polsce rośnie liczba zadań logistycznych związanych z jego obsługą. Jakie są więc najważniejsze kryteria współpracy z operatorem? Otóż doświadczenie i poziom kompetencji, a przede wszystkim stabilność dostaw, bezszkodowość, konkurencyjna cenowo oferta. To najważniejsze czynniki, spośród których praktycznie wszystkie stoją na równi. Szybkość wejścia z ofertą na rynek, dostarczenia produktów do sprzedaży, szczególnie w okresie objętym promocją, to bardzo ważne elementy konkurencyjności dla podmiotów rynku DIY. W obliczu unifikującej się ceny prym wiedzie ten, kto dysponuje rozwiniętą siecią dystrybucji, szeroką gamą produktów oraz zapewni



Poza charakterystycznymi dla rodzaju asortymentu wymogami, jednym z ważniejszych wyzwań jest terminowość, czynnik o znaczeniu fundamentalnym, szczególnie w przypadku sieci handlowych.

ich dostępność na sklepowych półkach. Wiele z tych zadań realizuje operator, dlatego tym bardziej firmy nie są skłonne zlecać ich przypadkowym graczom.

Do zapewnienia wysokiej jakości serwisu niezbędne są również narzędzia IT, których rola jest dziś nie do przecenienia niemal w każdej dziedzinie gospodarki. W dystrybucji pozwalają na skanowanie i śledzenie przesyłek w całym procesie, raportowanie w czasie rzeczywistym oraz

szybkie reagowanie w razie nieprzewidywanych sytuacji, jakie mogą wystąpić podczas transportu. Obsługa dużej ilości wolumenu wymaga dobrze rozwiniętej sieci drobnicowej, rozbudowanej infrastruktury i aplikacji biznesowych, które pozwalają cały przepływ towarów najpierw zaplanować, a później śledzić i optymalizować.

Ciekawym, choć trudnym obszarem pozostaje e-commerce. Rynek transakcji elektronicznych rozwija się coraz bardziej

dynamicznie. Klient pragnie kupić towar szybciej, taniej i z dostawą do domu. Założeniem tego modelu jest realizacja dostaw do klienta indywidualnego zakupionego sprzętu oraz w określonych przypadkach jego wniesienie i odbiór opakowań zwrotnych.

Jednak obsługa branży to nie tylko dostawy. Kompleksową ofertę uzupełnia odpowiednio przygotowany pakiet, obejmujący pełną obsługę łańcucha dostaw od producenta do miejsca sprzedaży. To także cały szereg usług dodanych w zakresie transportu i magazynowania, obsługi zwrotów, co-packingu, kontroli jakości oraz obsługi kanału internetowego.

Partner dysponujący wszechstronną ofertą jest lepszym zabezpieczeniem dla biznesu klienta. Szersza paleta usług pozwala nadążać za zmieniającymi się trendami, a nawet je wyprzedzać. Na znaczeniu zyskują operatorzy tworzący wartość dodaną, wnoszący świeże pomysły i wspierający klienta w aktywnym tworzeniu nowych rozwiązań. ◀

**Tomasz Pyka,**  
wiceprezes ds. sprzedaży i marketingu,  
Spedimex Sp. z o.o.



AKADEMIA  
BIZNESU



# Zmiany VAT i CIT w 2013 r. w branży TSL

(Transport-Spedycja-Logistyka)

Warszawa, 20 - 21 czerwiec 2013

nowelizacja przepisów, najnowsze orzecznictwo oraz aktualne problemy

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

Informacje: 22 208 28 28

# Dostawa bezpośrednio na półkę

Branża Do It Yourself (DIY), obejmująca swym zasięgiem sklepy typu dom i ogród, budowlane oraz dla majsterkowiczów, rozwija się intensywnie, zwłaszcza w naszej części Europy. To sprawia, że jej obsługa logistyczna staje się coraz bardziej skomplikowana. Do operatorów logistycznych, którzy sobie z tym bardzo dobrze radzą należy Dachser. Na zlecenie dostawców marketów typu „dom i ogród” dostarcza przesyłki do tych sklepów i świadczy usługi dodatkowe, w tym merchandising.

Usługa, o nazwie DIY Logistics, którą świadczy Dachser, opiera się na dużej liczbie oddziałów własnych oraz globalnej sieci dostaw w Europie i dostosowana jest do potrzeb dostawców sieci DIY. Jej wyjątkowość polega na tym, że operator codziennie dostarcza produkty bezpośrednio na półki, a nie na rampę sklepu. Jest to odpowiedź na tendencje rynkowe – klienci oczekują coraz szerszej i bardziej kompleksowej obsługi.

W ten sposób obsługiwanych jest 18 tys. marketów w całej Europie, do których Dachser przywozi ponad 2 mln

W tej chwili Dachser oferuje pełny serwis logistyki DIY (transport do marketów w ramach sieci Dachser oraz merchandising) w następujących krajach: Pol-

dostawą a wyłożeniem towaru na półki z 4,5 do 1 dnia. Dodatkowo pracownicy operatora stale monitorują wygląd półek i dbają o właściwą ekspozycję produktów.

**Obniżeniu kosztów logistycznych sprzyja to, że operatorzy mają możliwość konsolidowania przesyłek od różnych dostawców. Dodatkowo przyjęcia towaru są lepiej koordynowane i mogą przebiegać bez szczegółowej kontroli zawartości przesyłek.**



przesyłek rocznie. Gdyby producenci lub importerzy zdecydowali się we własnym zakresie realizować tak skomplikowaną usługę, to dotarcie do sieci sklepów w tak wielu krajach byłoby zbyt trudne i kosztowne.

Potwierdza to Grzegorz Lichocik, prezes Dachser w Polsce, mówiąc że – *sieci handlowe często stawiają dostawcom bardzo trudne do spełnienia warunki, jak np. wysoka terminowość dostaw, kary za opóźnienia, bardzo krótki czas rozładunku oraz brak opcji skorzystania z tzw. okien czasowych. Dla indywidualnego dostawcy bywają one niemożliwe do spełnienia, dopiero współpraca z operatorem logistycznym może rozwiązać ten problem.*

ska, Czechy, Słowacja, Niemcy, Francja, Włochy, Szwajcaria, Szwecja, Belgia, Holandia, Węgry, Austria, Bułgaria, Rumunia, Serbia, Chorwacja, Słowenia, Bośnia i Hercegowina.

## Na innych warunkach

Operatorzy logistyczni kooperujący od lat z sieciami marketów, są przez nie traktowani na innych warunkach niż pojedynczy dostawcy. To sprawia, że współpraca z nimi daje możliwość dokładnego zaplanowania terminów dostaw, obniżenia kosztów logistycznych oraz skrócenia czasu dostawy. Obniżeniu kosztów logistycznych sprzyja również to, że operatorzy mają możliwość konsolidowania przesyłek od różnych dostawców. Dodatkowo przyjęcia towaru są lepiej koordynowane i mogą przebiegać bez szczegółowej kontroli zawartości przesyłek. Natomiast, dzięki usługom dodatkowym świadczonym przez operatorów, dostawcy nie muszą się martwić co dzieje się z ich produktami na terenie sklepu. Jak wyżej wspomniano, merchandising obejmuje wykładanie towaru na półki sklepowe, serwis regałów, obsługę dyspozycji oraz zamówień, organizację promocji w sieciach sprzedaży, kontrolę jakości i ilości towaru, etykietowanie, przepakowywanie oraz przygotowywanie zwrotów. Daje to wiele korzyści, jak skrócenie czasu między

Możliwość dojścia do marketów typu dom i ogród mają tylko najwięksi producenci, działający na rynku od lat oraz dysponujący wyrobioną marką. Pozostali mają problem z wprowadzeniem nowych produktów. Szansą dla nich jest wsparcie w działaniach marketingowo-handlowych związanych z wprowadzeniem nowych marek na rynek, jakie również oferuje Dachser. – *Regionalni menadżerowie usługi Dachser DIY Logistics oferują cenne wskazówki dotyczące wymagań logistycznych sklepów budowlanych, przydatnych zwłaszcza przy wejściu na nowe rynki* – mówi Grzegorz Lichocik.

## Jeden z wielu

Do klientów operatora korzystających z usługi Dachser DIY Logistics, w tym z merchandisingu na terenie sklepu, należy również Aduro, duński producent kominków, produkowanych na Słowacji i Węgrzech. Sprzedawane są w całej Europie, w sklepach z artykułami dla majsterkowiczów takich jak Bauhaus, Hornbach i Leroy Merlin, a także za pośrednictwem mniejszych sklepów specjalistycznych. Aby połączyć tak złożone kanały sprzedażowe, firma Aduro długo poszukiwała odpowiedniego partnera do zarządzania logistyką. Na nawiązanie współpracy z firmą Dachser zdecydowała się w 2010 r., a w podjęciu tej decyzji pomogły dwa czynniki: wiedza

firmy Dachser na Słowacji na temat logistyki kontraktowej oraz węzeł logistyczny Dachser Eurohub w Lozorno, zbudowany nieopodal Bratysławy. Stąd kominki szybko trafiają do każdego zakątka Europy. Słowacka platforma zapewnia optymalne połączenie, zwłaszcza z dynamicznie rozwijającymi się rynkami na wschodzie i południowym wschodzie Europy.

– *Zaopatrujemy szereg sklepów budowlanych, a zamówienia obejmują najczęściej od jednej do czterech palet. Dzięki swojej rozbudowanej ogólnoeuropejskiej sieci, firma Dachser jest dla nas idealnym partnerem* – wyjaśnia Henrik Hansen, dyrektor ds. logistyki w firmie Aduro.

Słowacki zespół firmy Dachser pod przewodnictwem Marka Ondrejčaka, kierownika sprzedaży, aby zoptymalizować transport kominków opracował specjalne, indywidualne rozwiązanie dotyczące procesu pakowania. W efekcie firma Aduro przesunęła całość swoich operacji logistycznych z Danii i Niemiec do Bratysławy. Zakłady produkcyjne głównych dostawców znajdują się teraz w niewielkiej odległości, a produkcja i transport są bezpośrednio koordynowane.

Jako że sprzedaż takich produktów jak kominki podlega znacznym wahanom sezonowym, elastyczność była dla duńskiej spółki istotnym kryterium przy wyborze europejskiego partnera logistycznego. – *W szczytowym okresie, na przykład na początku sezonu zimowego, przechowujemy w naszym magazynie nawet 1500 palet dla firmy Aduro. Aby umożliwić realizację pilnych i termino-*

produkty firmy Aduro do swojej oferty, Dachser jest w stanie szybko dostarczyć większą liczbę kominków do Francji i zapewnić ich lokalną dystrybucję. W razie spadku popytu w kolejnym roku, można w sposób elastyczny wykonać ponowną dystrybucję do innych krajów. Dzięki temu, że firma Dachser ma ustalone okna czasowe z 18 tys. sklepów budowlanych w całej Europie, dostawy może realizo-



wych dostaw, często musimy szybko korygować liczbę produktów – mówi Marek Ondrejčak. Jeżeli na przykład jakaś francuska sieć sklepów budowlanych doda

wać codziennie, tym samym unikając opóźnień, przerw w dostawie i w efekcie utraty przychodów. ◀

Opr. EH



– *magazyn dedykowany dla iPada*



również w angielskiej wersji językowej



# Używać, a nie posiadać

Przedsiębiorcy są coraz bardziej świadomi, że do prowadzenia działalności biznesowej nie trzeba mieć środków trwałych – wystarczy móc je efektywnie używać. Jest to szczególnie ważne w czasach spowolnienia gospodarczego, kiedy liczy się każda złotówka. Dlatego często wybierają leasing, który dzięki coraz korzystniejszym warunkom oferowanym przez leasingodawców, staje się optymalnym źródłem finansowania inwestycji w firmie.

Obecnie, mimo spadku na usługi finansowe jaki odnotowano w 2012 r., leasing należy do trzech najpopularniejszych źródeł finansowania inwestycji, zarówno wśród korporacji, jak i w firmach z sektora Małych i Średnich Przedsiębiorstw. Ekspert BZ WBK Leasing, korzystając z danych ZPL I PZMP, podają, że w ten sposób

cenią w leasingu realne korzyści podatkowe, dogodne warunki negocjacji i stabilną sytuację firmy leasingowej. Dla sektora MŚP istotne są dodatkowo szybkość i wygodą: uproszczone procedury, minimalna liczba wymaganych dokumentów czy podjęcie decyzji leasingowej przez naszą firmę w ciągu dwudziestu czterech godzin. Oferujemy przedsiębiorcom efektywne źródło

i pobierania pożytków) przez oznaczony czas. Korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu wynagrodzenie w uzgodnionych ratach, równych co najmniej cenie nabycia przedmiotu leasingu przez finansującego.

Przedsiębiorcy wybierają zazwyczaj takie formy finansowania inwestycji, które przynoszą im najwięcej wymiernych korzyści, na przykład podatkowych. Jednym z popularnych rodzajów leasingu, na który decydują się właściciele firm, jest leasing finansowy. Pozwala on uwzględnić w kosztach uzyskania przychodu zarówno odsetki, jak i amortyzację aktywa (korzystający dokonuje odpisów amortyzacyjnych, mimo że nie jest prawnym właścicielem środka trwałego).

Zgodnie z ustawą o podatku VAT, leasing finansowy traktowany jest jako dostawa towaru. – Oznacza to, że korzystający otrzymuje z firmy leasingowej jedną fakturę VAT na sumę wszystkich należności leasingowych. Tym samym jest zobowiązany do zapłaty z góry naliczonego podatku VAT od tych płatności. Natomiast w trakcie trwania umowy leasingu finansowego klient będzie otrzymywał noty księgowe na kwotę netto raty leasingowej – wyjaśnia Aleksandra Chrzanowska z ING Lease.

Splata rat leasingowych odbywa się najczęściej w miesięcznych, równych (annuitetowych) ratach, jednak harmonogram płatności może być dopasowany do indywidualnych potrzeb klienta. Po spłacie wszystkich zobowiązań wobec firmy leasingowej własność przedmiotu leasingu jest przenoszona na korzystającego.

Wybierając formę leasingu należy pamiętać również o innych kwestiach, nie tylko o wydatkach gotówkowych. Na leasing finansowy decydują się najczęściej firmy, które potrzebują dużej kwoty podatku VAT (na przykład do kompensaty naliczonego podatku VAT), albo mają możliwość indywidualnej amortyzacji lub potrzebują wykazania aktywów w ewidencji środków trwałych firmy i dokonywania odpisów amortyzacyjnych – wymienia Aleksandra Chrzanowska.



Wśród pojazdów przeznaczonych na wynajem krótkoterminowy znajdują się nie tylko pojazdy dostawcze i ciężarowe, ale także wyrotki i skrzynie, czyli pojazdy ogólnego przeznaczenia, z możliwością powszechnego zastosowania.

w 2012 r. sfinansowanych zostało co najmniej 67% nowych autobusów w Polsce.

Podstawową zaletą leasingu jest to, że umożliwia zakup środków trwałych bez odczuwalnego zaangażowania własnego kapitału firmy. Najpopularniejszą grupą aktywów nabywanych w ten sposób są pojazdy, w tym ciężarowe. Choć finansowane są w ten sposób i inne środki transportu – koleje, statki, samoloty – oraz nieruchomości. Leasingiem można też finansować maszyny i urządzenia, w tym budowlane, drogowe, poligraficzne czy produkcyjne. Niemalą grupę stanowi sprzęt IT oraz biurowy.

Korzystający z leasingu doceniają w nim nie tylko zalety podatkowe, ale także bardziej przyjazne procedury, elastyczność oferty oraz krótki czas w jakim finansujący podejmuje decyzję leasingową. – Korporacje i duże przedsiębiorstwa

finansowania, które dodatkowo generuje korzyści podatkowe – mówi Aleksandra Chrzanowska, dyrektor Działu Rozwoju Biznesu ING Lease.

## Czym jest leasing

Umowa leasingu w kodeksie cywilnym została określona jako „umowa kwalifikowana”, która może być zawarta wyłącznie w zakresie działalności firmy finansującej. Oznacza to, że umowy zawierane przez przedsiębiorstwa poza tym zakresem nie są umowami leasingu, nawet jeśli spełniają kryteria zawarte w kodeksie.

W umowie leasingu finansującego (zwany też leasingodawcą) zobowiązuje się nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie, a następnie oddać ją korzystającemu do używania (lub używania



W 2012 r. leasingiem sfinansowanych zostało co najmniej 67% nowych autobusów w Polsce.

Usługą rzadziej wykorzystywaną przez firmy, ale wartą wspomnienia, jest leasing zwrotny (*lease back*), umożliwiający odsprzedaż firmie CFM posiadanej floty i uwolnienie zamrożonych w niej środków finansowych, a następnie wyleasingowanie zwrotne parku pojazdów.

### Co można zyskać

Leasing pozwala przedsiębiorstwu na zachowanie płynności finansowej i optymalizację podatkową. Najważniejsze jest

jednak uzyskanie dostępu do niezbędnych przedmiotów – pojazdów, maszyn, urządzeń, nieruchomości – przy minimalnym zaangażowaniu własnego kapitału. Finansując zakup aktywa w formie leasingu, firma obniża podstawę opodatkowania i płaci niższy podatek dochodowy. Jednocześnie przedsiębiorca nie musi wydawać całej kwoty na zakup środka trwałego – może z niego korzystać, nie zamrażając pieniędzy, a tym samym utrzymać płynność finansową firmy. Oprócz tego znana korzystającemu wysokość miesięcznej raty leasingowej pozwa-

procedury tak, by w przypadku większości wniosków decyzja zapadała maksymalnie w ciągu 1-2 dni roboczych, a oferta była dostosowana do specyfiki działalności klienta, na przykład do sezonowej produkcji: raty leasingu mogą być wyższe w okresie wzmożonej aktywności biznesowej, a niższe – poza sezonem. Istotną kwestią jest również fakt, że korzystający rozpoczyna spłatę rat dopiero wtedy, gdy otrzyma do użytkowania przedmiot leasingu – podkreśla Aleksandra Chrzanowska z ING Lease.

Dodatkową zaletą leasingu jest możliwość skorzystania przez klienta ze stawek

## Przedsiębiorcy wybierają zazwyczaj takie formy finansowania inwestycji, które przynoszą im najwięcej wymiernych korzyści, na przykład podatkowych.

ła na zaplanowanie wydatków w całym okresie trwania umowy.

– Kolejną istotną cechą leasingu jest krótki czas, jakiego potrzebuje finansujący na podjęcie decyzji o przyznaniu leasingu. W ING Lease staramy się upraszczać

ubezpieczeniowych wynegocjowanych przez firmy leasingowe, które w większości ściśle współpracują z towarzystwami ubezpieczeniowymi i zapewniają atrakcyjne cenowo pakiety, obejmujące pełen zakres ubezpieczenia.

## Leasing środków transportu

# OTWÓRZ SIĘ NA NOWE MOŻLIWOŚCI

Zaskoczy Cię prostota procedury leasingu oraz konkurencyjne warunki finansowania



MINIMUM FORMALNOŚCI



DOPASOWANIE DO POTRZEB



DLA NOWYCH FIRM



W naszej ofercie znajdziesz finansowanie wszystkich rodzajów środków transportu – nowych i używanych. Na wybrane środki transportu przygotowaliśmy specjalne programy produktowe, w ramach których oferujemy uproszczone procedury leasingu oraz wyjątkową ofertę finansowania.

# Millennium leasing

Na partnerskich zasadach

## Robią co mogą

Według danych SAMAR, zebranych od wydziałów komunikacji, w 2012 r. zarejestrowanych zostało 270,6 tys. nowych aut, o 1,54% mniej niż w 2011 r. Wpłynęło to na wyniki branży leasingowej w tym segmencie, która finansując pojazdy o łącznej wartości 16,86 mld zł również odnotowała niewielki spadek (0,1%). Dodatnią dynamikę uzyskał jedynie leasing samochodów osobowych (+3,5% r/r) oraz autobusów (+40% r/r). Dostawczaki odnotowały prawie 6% spadek r/r. Taki wynik powoduje, że leasingodawcy robią co mogą, aby zyskać klientów. – W 2013 r. stawiamy na dalsze uproszczenia w procesie sprzedaży, a także na rozwój wachlarza naszych produktów w tym najbardziej popularnych ubezpieczeń – informuje Adrian Michalak z BZ WBK Leasing.

ING Lease w marcu wprowadził do swojej oferty program ING Auto Leasing. Jest on dedykowany przedsiębiorcom, którzy zainteresowani są leasingiem samochodów osobowych i dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. – *Szybko i prosto – tak można krótko podsumować program Auto Leasing. Wystarczy prowadzić działalność gospodarczą od 12 miesięcy i złożyć wniosek leasingowy z fakturą pro forma. 24 godziny później ING Lease przekazuje klientowi decyzję. A czas, to przecież pieniądz. Szczególnie małe podmioty często nie mogą i nie chcą czekać. Przedsiębiorcy szukają rozwiązań niekłopotliwych i nieabsorbujących, będących w zasięgu ręki i bez klauzul pisanych drobnym*

a nowi – na 120 tysięcy. W ten sposób można sfinansować zarówno samochody nowe, jak i używane (nie starsze niż czteroletnie), zakupione od autoryzowanego dealera. Minimalny udział własny klienta wynosi 10-15%. Istotnym elementem oferty jest jej kompleksowość, w tym elastyczne i atrakcyjne warunki ubezpieczenia przedmiotu leasingu. Dodatkowym ułatwieniem dla firm jest szeroka dostępność programu ING Auto Leasing: w całej Polsce rozmieszczonych jest ponad 500 placówek ING Banku Śląskiego S.A oraz ING Lease.

*Samochód w firmie powinien być użyteczny, bezpieczny i sprawny, a jego finansowanie – szybkie, proste i wygodne. Program ING Auto Leasing łączy te wszystkie cechy, stanowi więc dla przedsiębiorców atrakcyjną i satysfakcjonującą ofertę –* podsumowuje Małgorzata Lipska z ING Lease.

## Dla małych i średnich przedsiębiorstw

Fraikin Polska do swojej oferty wprowadził usługę Promo Leasing, skierowaną do małych i średnich przedsiębiorstw. Polega ona

zgodnie z ustaloną w umowie wartością rezydualną bądź też przedłużyć umowę.

We Fraikin, wśród pojazdów przeznaczonych na wynajem krótkoterminowy znajdują się nie tylko pojazdy dostawcze i ciężarowe, ale także wywrotki i skrzynie, czyli pojazdy ogólnego przeznaczenia, z możliwością powszechnego zastosowania. Rozszerzenie oferty o pojazdy specjalistyczne dotyczy również wynajmu średnio- i długoterminowego. Fraikin Polska podpisała w 2012 r. kilkuletnie kontrakty na wynajem i pełne zarządzanie m.in. więźniarkami, wywrotkami 18 tonowymi, hakowcami, cysternami.

## Gonimy Europę

Wzrost zainteresowania leasingiem, w tym pojazdów użytkowych i autobusów, to pozytywny sygnał. W Europie Zachodniej standardem stało się, że również te ostatnie jeżdżą w leasingu. Robert Sokołowski, dyrektor departamentu sprzedaży biznesowej i korporacyjnej w BZ WBK Leasing, twierdzi, że – *w Polsce ten sposób finansowania floty komunikacyjnej dopiero zaczyna zyskiwać na*

## W umowie leasingu finansujący zobowiązuje się nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie, a następnie oddać ją korzystającemu do używania przez oznaczony czas.

na tym, że najbardziej popularne modele pojazdów oferowane są w wynajmie krótkoterminowym. Aby pojazd był szybko i łatwo dostępny do minimum ograniczono formalności związane z oceną finansową klienta. W ramach powyższej oferty uzyskuje on finansowanie pojazdów w formie leasingu z pakietem pełnego ubezpieczenia AC, OC i NW, a w razie wypadku ma zapewnione pełne zarządzanie naprawami szkodowymi. Proponowana usługa zapewnia niższe raty miesięczne w porównaniu do standardowego leasingu. Fraikin w usłudze Promo Leasing dba o stan techniczny pojazdów, a w cyklach kwartalnych inspektorzy techniczni w siedzibie klienta wykonują rozszerzoną, prewencyjną obsługę techniczną. Do dyspozycji klienta jest dział zarządzania flotą i serwisu, który zapewnia właściwą jakość napraw oraz serwis ogumienia.

Proponowany w ramach Promo Leasing serwis po kosztach rzeczywistych uwzględnia wszystkie rabaty flotowe Fraikin w autoryzowanych serwisach. Dodatkowo klient może wybrać różne warianty zakończenia umowy – może zwrócić pojazd, wykupić

znaczeniu. Duże firmy, w tym te świadczące usługi transportu publicznego, najczęściej traktują go jako alternatywę dla kredytu inwestycyjnego. Warto jednak podkreślić, że biorąc pod uwagę trudną sytuację na rynku autobusów, leasing to rozwiązanie optymalne, gdyż umożliwia firmie realizację dużej inwestycji przy zachowaniu płynności finansowej i wymiernych korzyści podatkowych.

– *Przedsiębiorcy coraz częściej dostrzegają zalety wynajmu, różnorodność korzyści jakie przynosi oferowana przez nas usługa, niezależnie od tego czy jest to wynajem krótko-, średni- czy długoterminowy –* mówi Artur Nowicki, dyrektor zarządzający we Fraikin Polska.

Niestety, 2013 r., ze względu na utrzymującą się niepewność gospodarczą, nie jest łatwy ani dla przedsiębiorców, ani dla firm leasingowych. – *W takiej sytuacji jednak rośnie atrakcyjność leasingu, będącego uniwersalną, stosunkowo łatwo dostępną i korzystną podatkowo formą finansowania inwestycji, w tym również tych o dużej wartości –* podsumowuje Robert Sokołowski. ◀

Opracowała: Elżbieta Haber



*drukiem. ING Auto Leasing jest odpowiedzią na te oczekiwania – zachęca do skorzystania z programu Małgorzata Lipska, menedżer ds. produktów standardowych ING Lease.*

W programie ING Auto Leasing finansowanie pojazdów można rozłożyć na 60 miesięcy. Dotychczasowi klienci ING Lease oraz ING Banku Śląskiego mogą złożyć wniosek na kwotę do 250 tysięcy zł netto,



Napędzaj swój zysk, pozwalając nam płacić Twój podatek VAT.

W ten sposób możesz inwestować więcej pieniędzy w swoją firmę.

Odzyskiwanie podatku VAT naliczonego w różnych krajach Unii Europejskiej jest skomplikowane i czasochłonne. Razem z naszym oddanym partnerem, firmą wiodącą w branży, opracowaliśmy system, który bardzo upraszcza ten proces. Po prostu, my płacimy podatek VAT za paliwo zakupione od IDS, a następnie odzyskujemy go w Twoim imieniu od odpowiednich organów podatkowych, oszczędzając tym samym Twój czas i poprawiając Twoją płynność finansową.

Odzyskiwanie podatku VAT naliczonego w różnych krajach Unii Europejskiej jest skomplikowane i czasochłonne. Razem z naszym oddanym partnerem, firmą wiodącą w branży, opracowaliśmy system, który bardzo upraszcza ten proces. Po prostu, my płacimy podatek VAT za paliwo zakupione od IDS, a następnie odzyskujemy go w Twoim imieniu od odpowiednich organów podatkowych, oszczędzając tym samym Twój czas i poprawiając Twoją płynność finansową.

**W IDS jesteśmy świadomi** tego, że nie ma dwóch firm, które miałyby takie same potrzeby. Dlatego też dajemy Ci większą kontrolę nad konsumpcją paliw poprzez elastyczne opcje płatności, indywidualne ustawienia zabezpieczeń i dostępne całodobowo usługi dostosowane do Twoich wyjątkowych wymagań. Udostępniamy także rozbudowaną sieć stacji paliw umiejscowionych strategicznie na terenie całej Europy. Ponieważ wierzymy, że możemy napędzić Twój zysk, oferując Ci system spersonalizowanego zarządzania paliwem.

**W IDS jesteśmy świadomi** tego, że nie ma dwóch firm, które miałyby takie same potrzeby. Dlatego też dajemy Ci większą kontrolę nad konsumpcją paliw poprzez elastyczne opcje płatności, indywidualne ustawienia zabezpieczeń i dostępne całodobowo usługi dostosowane do Twoich wyjątkowych wymagań. Udostępniamy także rozbudowaną sieć stacji paliw umiejscowionych strategicznie na terenie całej Europy. Ponieważ wierzymy, że możemy napędzić Twój zysk, oferując Ci system spersonalizowanego zarządzania paliwem.

Więcej informacji można uzyskać na stronie [www.fuellingyourprofits.com](http://www.fuellingyourprofits.com) lub pod numerem 0048 (0) 22 621 89 83

Więcej informacji można uzyskać na stronie [www.fuellingyourprofits.com](http://www.fuellingyourprofits.com) lub pod numerem 0048 (0) 22 621 89 83



# Czas docenić intermodalal

Ubiegłoroczny kryzys gospodarczy, który nie ominął w Polsce przewozów kolejowych, nie dotknął zbyt dotkliwie transportu intermodalnego. Podczas gdy zdecydowana większość operatorów odnotowała spadek przewozów ładunków, masa towarów w przewozach intermodalnych w 2012 r. wyniosła nieco ponad 8 mln ton i była o 36% większa w porównaniu z rokiem 2011. Łącznie przewieziono blisko 644,4 tysiąca jednostek, co oznacza wzrost o 31,8%.

Udział transportu intermodalnego w rynku przewozów kolejowych – według danych Urzędu Transportu Kolejowego – na koniec 2012 r. wyniósł 3,48% według masy i 6,21% według wykonanej pracy przewozowej. Wyniki te potwierdziły, zauważalny w ostatnich dwu-trzech latach, wyraźny trend rozwojowy w tym sektorze, któremu jednak daleko wciąż do poziomu wielu krajów europejskich. W Polsce transport intermodalny stanowi około 4,5% wszystkich przewozów pociągami. W Niemczech, podobnie jak w Holandii, wskaźnik ten stanowi ponad 30%, a w Norwegii – 60%. Również w krajach naszego regionu, w Republice Czeskiej, na Węgrzech czy Słowacji znaczenie intermodalu jest

większe niż u nas. Średnia w Unii Europejskiej to około 15-17%.

## Ulgi dzięki UTK

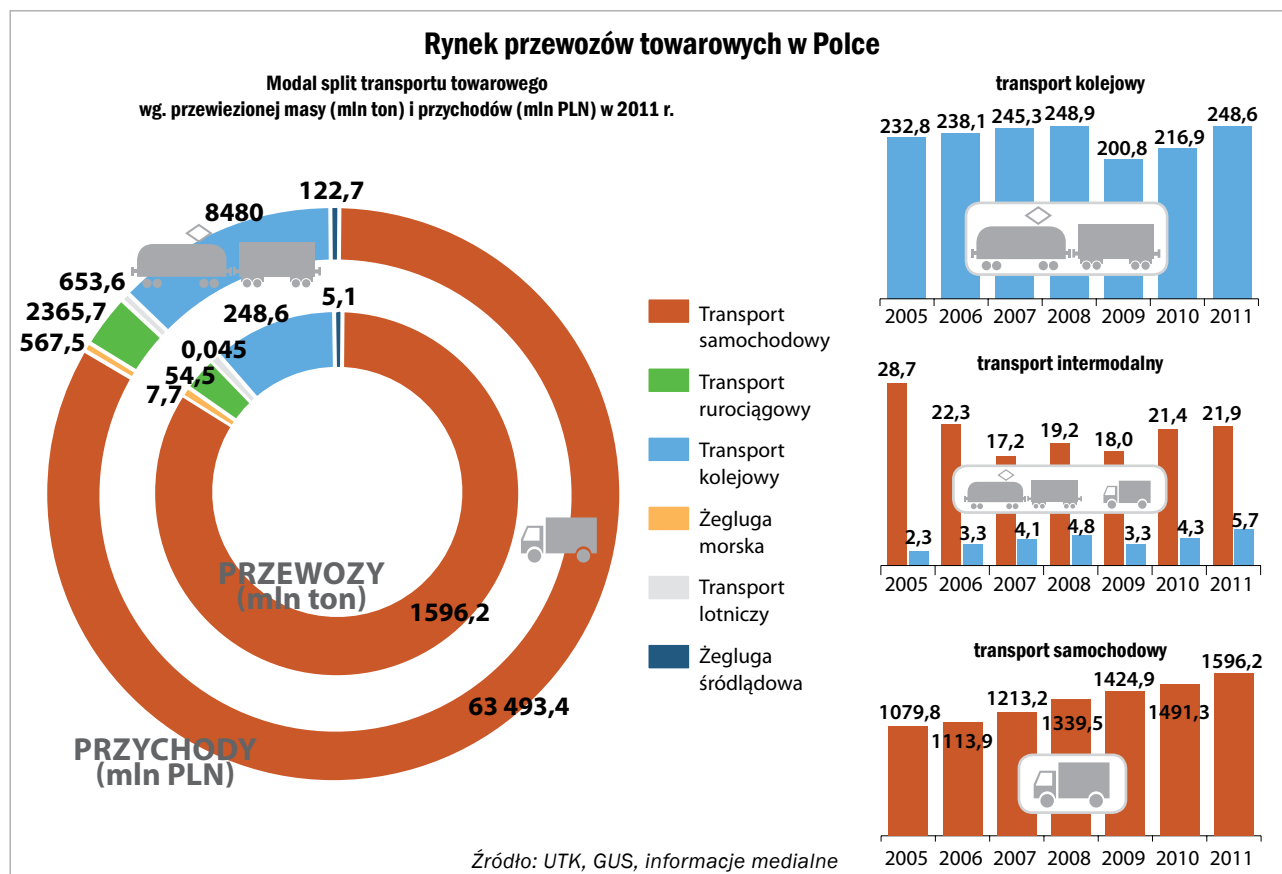
Również w Polsce zaczyna się dostrzegać wielki potencjał drzemący w przewozach intermodalnych, podejmując bardziej

są głównie operatorzy prywatni. Bardziej aktywną rolę odgrywa też UTK, nie tylko promując ten rodzaj transportu, ale też wyraźniej niż dotąd go wspomagając. To z inicjatywy tego Urzędu, od nowego rozkładu jazdy, obowiązującego od grudnia bieżącego roku, przewozy intermodalne będą mogły korzystać w pełni z 25-procentowej

## W Polsce transport intermodalny stanowi około 4,5% wszystkich przewozów pociągami.

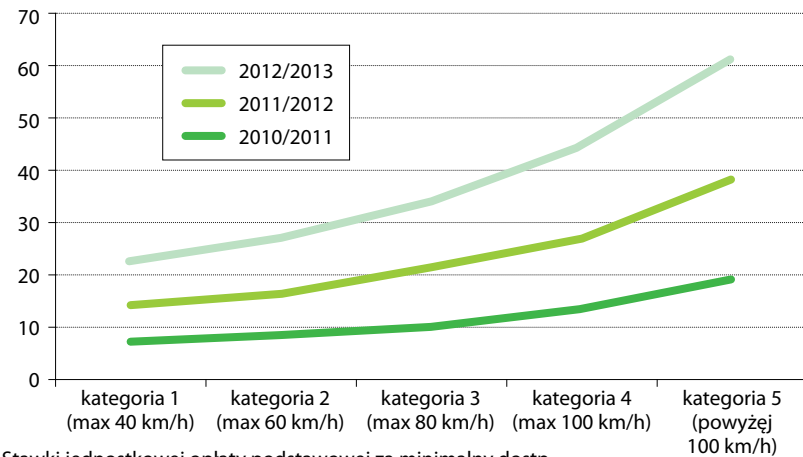
energiczne i szeroko zakrojone działania na tym polu. Inicjatorami nowych inwestycji, oprócz rynkowego lidera PKP Cargo,

ulgi, która obejmie nie tylko (jak dotąd) składki pociągów z pełnymi kontenerami, ale i z wagonami nie załadowanymi.



## Jak zmieniły się stawki dostępu do infrastruktury na przestrzeni lat

Cena dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych w ostatnich latach rosła



Stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w zł/pocmk dla trakcji elektrycznej w RRR M>600 t

Źródło: Zespół doradców TOR za UTK

Początkowo propozycje UTK szły dalej. Oprócz omówionego wariantu pierwszego, proponowano 50-procentową zniżkę dla pociągów z wagonami załadowanymi i próżnymi, a w trzecim wariantcie – 70-procentową. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wybrało, co nie dziwi, pierwszy wariant, najmniej obciążający zarządcę infrastruktury. – Powinniśmy uświadomić sobie, że nie każda ulga musi być stratą dla spółki Polskie Linie Kolejowe. Może ona przynieść dochód – dowodził Krzysztof Dyl, prezes UTK na niedawnej konferencji „Czy Polska dogoni Europę Zachodnią w przewozach intermodalnych?”. Przewozy te, bardziej przyjazne środowisku i łączące różne środki transportu, mogą do roku 2020 o 2,7 mld zł obniżyć koszty zewnętrzne transportu, powstające z emisji spalin, wypadków, hałasu, kongestii na drogach. Do tego czasu intermodal powinien stanowić 10% ogółu pracy przewozowej w Polsce.

### Zróznicowane stawki

Zdaniem Daniela Ryczka, prezesa spółki Cargosped należącej do Grupy PKP Cargo Logistics, aby do celu tego przybliżyć się w kolejnych latach, należałoby różnicować stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, które obecnie są jedne z najwyższych w Europie. – Myślę tu o zastosowaniu tzw. reguły Ramsay'a, czyli kształtowaniu poziomu tych stawek w oparciu o to jaka grupa towarowa jest transportowana. Niektóre ładunki, np. kontenery, mogą być łatwo transportowane między różnymi gałęziami transportu i dlatego opłaty za ich przewóz

koleją powinny być obniżone. Natomiast przy tych towarach, które są zawsze przewożone pociągami, PKP PLK mogłoby naliczać wyższe marże – wyjaśniał szef Cargospedu na wspomnianej konferencji.

W jego opinii, opartej na przykładach z innych krajów europejskich, takie rozwiązanie wcale nie musi oznaczać spadku przychodów PLK. – Bez wprowadzenia nowych, racjonalnych zasad korzystania z infrastruktury będziemy mieli problemy z utrzymaniem stabilnego tempa wzrostu przewozów intermodalnych, zbliżającego nas do średniej europejskiej – podkreślał.

Daniel Ryzek zwrócił też uwagę na problem podnoszony już wielokrotnie na różnych forach przez przewoźników. Chodzi o utworzenie mechanizmu rekompensującego operatorom straty ponoszone poprzez utrudniony dostęp

do torów w okresie prowadzonych przez „Peelkę” i samorządy prac remontowych na torach. Modernizacja sieci kolejowej, trwająca obecnie i zaplanowana na kilka najbliższych lat, zmusza często przewoźników do korzystania z objazdów, wydłużając czas przejazdu i pogarszając jakość serwisu. – Do tej pory koszty utrudnień w pełni ponoszą przewoźnicy i nie ma żadnych instrumentów kompensujących te wydatki. Jeśli takie instrumenty nie zostaną wprowadzone, część spółek, także tych, które stawiają na transport intermodalny, może nie przetrwać na rynku – ostrzega szef Cargospedu.

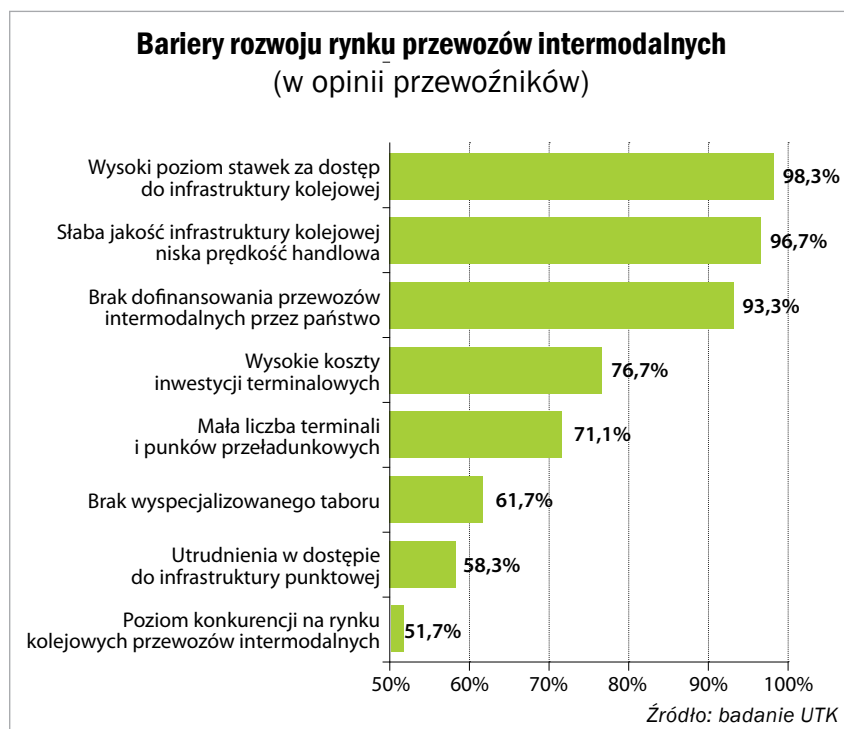
### Nieskuteczna polityka

– Będziemy wspierać rozwój transportu intermodalnego – zapewniał ostatnio wiceminister transportu Andrzej Massel na seminarium poświęconym współpracy portów bałtyckich z intermodalnymi terminalami w krajach Grupy Wyszehradzkiej. Jako przykład rządowego wsparcia podał inwestycje w tabor i terminale prowadzone w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Mówił też o 25% uldze w stawkach dostępu dla pociągów wykonujących przewozy

**Z nami Twoja sieć logistyczna nabierze większej wartości.**

Skuteczne zarządzanie łańcuchem logistycznym jest kluczowym elementem rozwoju każdego producenta. Wychodząc naprzeciw tym potrzebom, GEFCO opracowuje i wdraża globalne rozwiązania logistyczne dla przedsiębiorstw. [www.gefco-business.net](http://www.gefco-business.net)

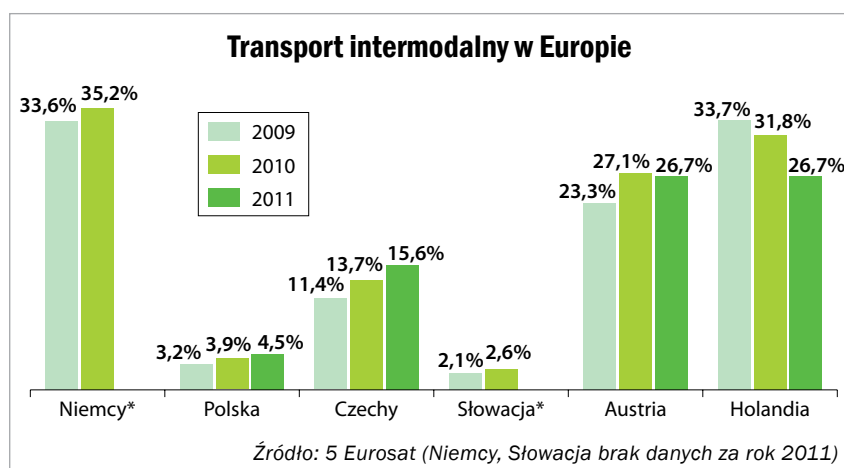
**GEFCO**  
LOGISTICS FOR MANUFACTURERS



kontenerów. Jaka jest natomiast rola tej dziedziny transportu w polityce transportowej państwa – zastanawiano się podczas konferencji „Czy Polska dogoni Europę Zachodnią w przewozach intermodalnych”, zorganizowanej w Warszawie 8 marca. W dokumentach programowych, nakreślających strategię transportową do roku 2020, z perspektywą do roku 2030, o intermodalu mówi się dość dużo, ale raczej mało konkretnie.

- Polityka ta jest nieskuteczna. Brak też dokładniejszych informacji, za pomocą jakich narzędzi państwo miałoby realizować cele tej polityki i jak miałoby wyglądać finansowanie intermodalu – dowodził prof. Włodzimierz Rydzkowski, z Uniwersytetu Gdańskiego. Uszczegółowień w tej kwestii trudno jednak oczekiwać, bowiem – jego zdaniem – takie dokumenty z definicji muszą być ogólnikowe.

Według prof. Leszka Mindura ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, to właśnie brak jasno sprecyzowanej i konkretnie realizowanej polityki tego sektora ze strony państwa jest jedną z głównych barier rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Posługując się przykładami Hiszpanii, Austrii, Włoch i Holandii, czyli krajów o dobrze rozwiniętym sektorze przewozów kontenerów, wskazał, że za dokumentami nakreślającymi kompleksową strategię rozwoju transportu intermodalnego idą tam konkretne rozwiązania administracyjne i wieloletnie programy wspomaganie finansowego, zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym. Na rządowe wsparcie mogą liczyć przewoźnicy, operatorzy transportu kombinowanego i terminali przeładunkowych.



## Pieniądże do wykorzystania

- Uważam, że jest to tak ważna dziedzina transportu, że zasługuje na konkretne, wieloletnie programy działania, odpowiednio finansowane. A nasze państwo ucieka od tego – stwierdził Leszek Mindur. Resort transportu podkreśla, że docenia rangę intermodalu, ale – jak zaznacza rzecznik MTBiGM – jest to proces długofalowy, który wymaga czasu i dużych nakładów finansowych. A w czasach kryzysu o nakłady takie trudno. Środki z budżetu kierowane są głównie na wsparcie projektów intermodalnych, współfinansowanych przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Na większe inwestycje związane z budową czy rozbudową terminalu lub infrastruktury kolejowej np. w portach bałtyckich, ich operatorzy sami muszą znaleźć środki.

I radzą sobie nieźle, co potwierdziły wystąpienia Dominika Landy, dyrektora ds. rozwoju biznesu Deepwater Container Terminal z Gdańska i Piotra Frąckowiaka,



kierownika Wydziału Obsługi Kolei Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni. Zwrócili oni też uwagę na fakt, że pokrycie ulg dla przewoźników przewozów intermodalnych (które jakoby musiał rekompensować budżet zarządcy infrastruktury – dop. F.N.) łatwo wskazać. – Pochodzą one z rosnących wpływów z ceł, gdy rosną przeładunki w polskich portach, a nie trafiają one do portów zachodniej Europy. Przykładowo Izba Celna w Gdyni zestawiała należności, jakie wpłynęły z tytułu ceł odprawianych towarów z krajów spoza UE) w portach trójmiejskich. W Gdańsku była to kwota 3,4 mld zł, w Gdyni – ok. 3 mld zł. Nawet, jeżeli tylko część tych środków trafiła do budżetu UE, daje to pojęcie o potencjalnym wzroście przychodów w łańcuchu logistycznym, którego bardzo istotnym elementem są właśnie przewozy intermodalne – mówił Dominik Landa

Franciszek Nietz

# Kompleksowy operator logistyczny



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



**CTL LOGISTICS**  
Connecting Europe

# Recepta UTK dla intermodalu

Operatorzy logistyczni i kolejni od lat wskazują na znaczny potencjał rozwojowy, jaki w Polsce posiadają przewozy intermodalne. Świadom tych możliwości jest także resort transportu, ale działania podejmowane przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w niewielkim, jak dotąd, stopniu sprzyjają wykorzystaniu w pełni tego potencjału i znoszeniu barier hamujących rozwój tego rodzaju transportu. Okazuje się jednak, że pewne, niewykorzystane dotąd możliwości znajdują się niemal „w zasięgu ręki”.

Sposoby stosunkowo szybkiego i skutecznego przyspieszenia intermodalu przedstawił, na wspomnianej w tym numerze konferencji „Fracht 2013”, Radosław Pacewicz, dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego. W tym celu odwołał się do pomijanych nieraz kosztów zewnętrznych, generowanych przez różne gałęzie transportu. Są to koszty związane z usługami transportowymi, których nie pokrywa bezpośrednio użytkownik transportu, ale całe społeczeństwo. Do kosztów tych zaliczymy przede wszystkim koszty związane z wypadkami komunikacyjnymi, degradacją środowiska, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem i zmianami klimatycznymi.



Udział przeciążonych kontenerów opuszczających same tylko terminale morskie szacuje się na około 3,5%.

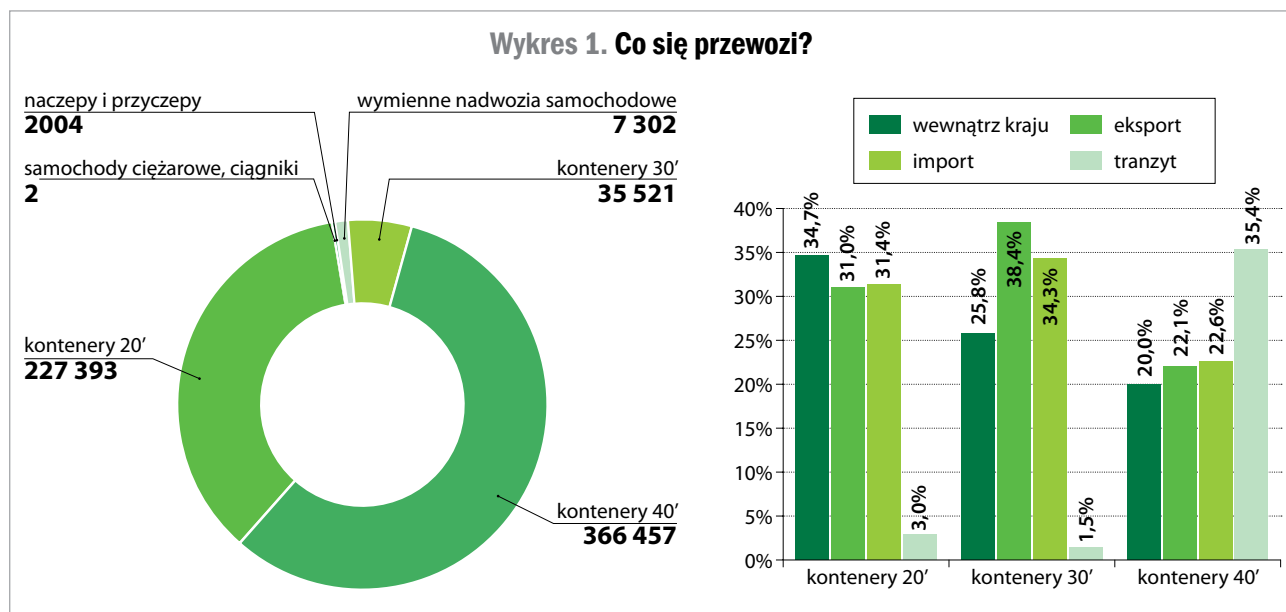
## Docenić kolej

W Europie ponad 95% kosztów zewnętrznych transportu towarów wytwarza transport drogowy, a zaledwie 3% – kolejowy (pozostałe 1,4% przypada na transport wodny śródlądowy). W Pol-

sce transport samochodowy generuje 83,8% kosztów zewnętrznych, a kolejowy – 13,1%, (żegluga śródlądowa 0,3% i transport rurociągowy 2,9%). W ramach proponowanych przez UTK „prostych rozwiązań dających niewspółmier-

ne korzyści”, można zmienić te proporcje i jeszcze na tym zarobić.

Po pierwsze, należałoby przenieść transport przeciążonych kontenerów z drogi na kolej. Z analizy przeprowadzonej przez Urząd Transportu Kolejowego



**Wykres 2. Prognoza wielkości przewozów intermodalnych na sieci PKP PLK w latach 2014-2017, według wykonanej pracy eksploatacyjnej – zależność wielkości przewozów od wysokości ulgi dla pociągów intermodalnych**

**Scenariusz 1**

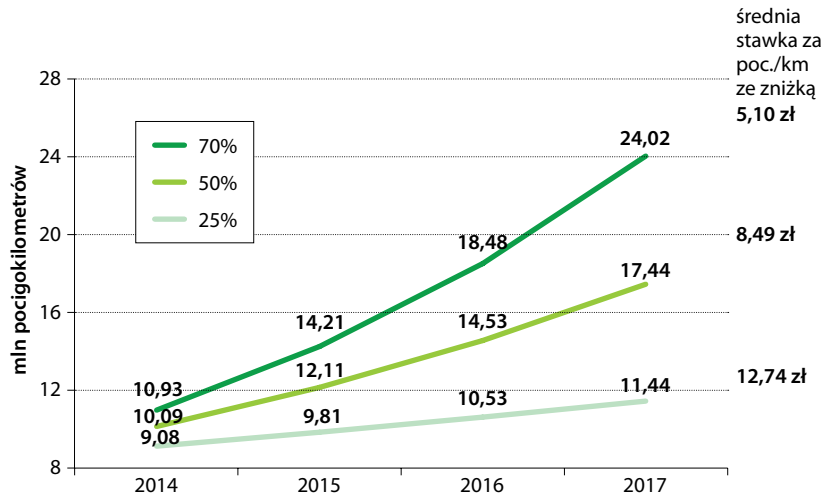
Wprowadzenie stałej ulgi w wysokości równej 25% dla masy brutto składu intermodalnego przełoży się na: wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 8%. Do roku 2017 wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć o 91,6%.

**Scenariusz 2**

Wprowadzenie stałej ulgi w wysokości równej 50% dla masy brutto składu intermodalnego przełoży się na wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 20%. Do roku 2017 wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć o 192,1%.

**Scenariusz 3**

Wprowadzenie stałej ulgi w wysokości równej 70% dla masy brutto składu intermodalnego przełoży się na: wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 30%. Do roku 2017 wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć o 302,3%.



wynika, że udział przeciążonych kontenerów opuszczających same tylko terminale morskie szacuje się na około 3,5%. Przeniesienie ich na kolej pozwoliłoby na redukcję kosztów zewnętrznych w wysokości 15,9 mln zł rocznie. Drugie rozwiązanie zakładałoby dopuszczenie do przewozów 45 stopowych. – *Kontener 45' jest coraz powszechniej używaną jednostką intermodalną w wymianie kontenerów – czytamy w raporcie UTK.* – *W Polsce transport drogowy tych jednostek intermodalnych jest utrudniony, ponieważ wymaga, ze względu na nienormatywne wymiary, specjalnych zezwoleń.*

W krajach europejskich, w których zezwolono na zwiększony limit ładow-

ności oraz nienormatywne wymiary na określonych warunkach w transporcie drogowym uzyskano następujące efekty:

- ▶ lepszą efektywność ekonomiczną przedsiębiorstw,
- ▶ pozytywny lub co najmniej neutralny wpływ na środowisko,
- ▶ wypadkowość porównywalną z transportem wykorzystującym standardowe pojazdy,
- ▶ brak przejmowania ładunków z transportu kolejowego przez duże pojazdy.

– *Dopuszczenie nienormatywnych pojazdów na nieduże odległości (dowozowe, odwozowe) umożliwi – zdaniem*

dyrektora Pacewicza – *odbieranie tych jednostek z terminali obsługujących transport kolejowy do klienta i tym samym zapewni transport tej jednostki na terenie kraju w systemie door to door.*

**Niższe koszty zewnętrzne**

Przewiezienie 20 kontenerów 40-stopowych na odległość 300 km transportem kolejowym (co stanowiłoby jeden skład pociągów), to ok. 18,9 tys. zł mniej wygenerowanych kosztów zewnętrznych, niż w przypadku transportu drogowego. Każdy transportowany na szynach kontener 40' to około 3,15 zł mniej kosztów zewnętrznych. Oplacalne byłoby też

[www.tralo.pl](http://www.tralo.pl) / [www.aircargo.pl](http://www.aircargo.pl)

**Tralo**  
TRANSPORT LOTNICZY

- Giełda B2B
- Przepisy państw
- Przepisy linii lotniczych
- Wyszukiwarka połączeń
- Kalkulator kosztowy
- Samoloty, lotniska
- Analizy, raporty
- Wiele przydatnych narzędzi i informacji

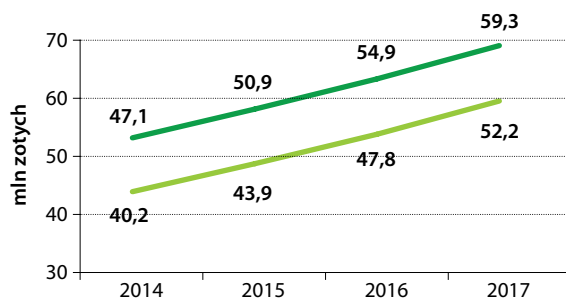
**Portal Towarowego Transportu Lotniczego**  
Dla Spedytorów, Klientów Spedycji Lotniczych, Studentów i Pasjonatów



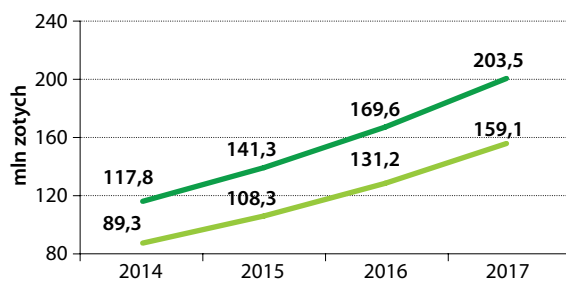
W Polsce transport samochodowy generuje 83,8 % kosztów zewnętrznych, a kolejowy – 13,1%, (żegluga śródlądowa 0,3% i transport rurociągowy 2,9%). W ramach proponowanych przez UTK „prostych rozwiązań dających niewspółmierne korzyści”, można zmienić te proporcje i jeszcze na tym zarobić.

**Wykres 3. Prognoza przewozów intermodalnych na sieci PKP PLK w latach 2014-2017, według wykonanej pracy eksploatacyjnej – scenariusze**

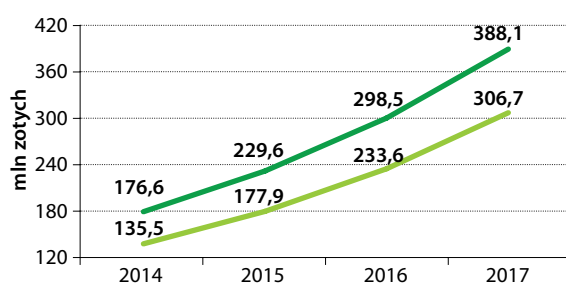
**Scenariusz 1**  
– ulga 25% (dla wszystkich jednostek intermodalnych)  
Różnica pomiędzy kwotą dofinansowania ulgi intermodalnej a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014/2017: **+28,2 mln zł.**



**Scenariusz 2**  
– ulga 50% (dla wszystkich jednostek intermodalnych)  
Różnica pomiędzy kwotą dofinansowania ulgi intermodalnej a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014/2017: **+144,2 mln zł.**



**Scenariusz 3**  
– ulga 70% (dla wszystkich jednostek intermodalnych)  
Różnica pomiędzy kwotą dofinansowania ulgi intermodalnej a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014/2017: **+239,1 mln zł.**



— dofinansowanie państwa      — zwrot w postaci redukcji kosztów zewnętrznych

stosowanie wobec intermodalu znacznie atrakcyjniejszej niż dotąd, 70-procentowej ulgi. Jej wprowadzenie skutkowałoby około 30% wzrostem wolumenu przewozów (rok do roku). Uwzględniając pracę przewozową wykonaną przez kolej w transporcie intermodalnym w 2012 r. można by pozyskać w kolejnym roku około 680 mln tonokilometrów nowych towarów. Dałoby to obniżenie kosztów zewnętrznych o kilkadziesiąt milionów zł.

Jak wyglądałaby prognoza przewozów intermodalnych na sieci PKP PLK w latach 2014-2017, według wykonanej pracy eksploatacyjnej, pokazują trzy przedstawione przez UTK scenariusze (patrz wykres 2). I tak, przy zachowaniu obecnej ulgi 25% dla masy brutto składu intermodalnego za dostęp do infrastruktury kolejowej, wzrost przewozów intermodalnych w skali rocznej wyniósłby około 8%. Przy uldze 50-procentowej notowalibyśmy roczny wzrost ok. 20%,



a przy 70-procentowej około 30%. Do 2017 r. wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej wzrastałby odpowiednio o 91,6%, 192,1% i 303,3%.

Różnica pomiędzy dofinansowaniem ulgi intermodalnej a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014-2017 rosłaby niemal w skali „skaczącej” wraz ze zwiększeniem ulgi (patrz: wykres 3). Byłoby to 28,2 mln zł (ulga 25%), potem już 144,2 mln zł (ulga 50%) i blisko 240 mln zł przy zastosowaniu ulgi 70%. Liczby te mówią same za siebie, a przygotowane przez UTK analizy i scenariusze świadczą, że Urząd ten poważnie potraktował deklarację – 2013 rokiem intermodalu. ◀

Opr. F. N.

(na podstawie raportu Urzędu Transportu Kolejowego „Rynek kolejowych przewozów intermodalnych. Potencjał vs bariery rozwoju”)

# Szansa na nowoczesną sieć logistyczną

Unia Europejska planuje, aby do 2030 r. nie mniej niż 30% drogowych przewozów towarów realizowanych na odległość powyżej 300 km zostało przeniesionych na inne środki transportu (kolej, żegluga śródlądowa), a do 2050 – ponad 50%. W wielu krajach Europy istnieją kompleksowe programy wspierania przewozów intermodalnych, które zakładają korzystanie z przewozów kolejowych.

W krajach, w których wcześniej rozpoczęto proces deregulacji, przewagę mają dziś prywatni operatorzy i płynny transport kolejowy (Niemcy, Holandia to portowe punkty importowe/eksportowe), podczas gdy w krajach takich jak np. Francja potencjał jest wciąż niewykorzystany. Polska z dobrymi połączeniami (wciąż w fazie rozbudowy i inwestycji) oraz

modalnego, to zakrojone na szeroką skalę, poważne projekty. Powstaje wiele terminali kolejowych. Niezwykle dynamicznie rozwijają się inwestycyjnie porty w Gdańsku (np. rozbudowa II terminalu DTC) i Gdyni. Wszystko to pozwala na uruchamianie coraz większej liczby korytarzy transportowych i efektywne łączenie transportu kolejowego z morskim. W pierwszym kwartale 2012 r. liczba jednostek w przewozach in-

wujemy także wzrost eksportu do Europy Zachodniej i do Rosji. Odnotowany powolny wzrost gospodarczy w Polsce przekłada się również na wzrost importu z Azji i USA.



Georges Gomes

## Urząd Transportu Kolejowego szacuje, że koszt dostępu do infrastruktury kolejowej jest czterokrotnie wyższy, niż w przypadku kosztu dostępu do infrastruktury drogowej dla ciężarówek.

potencjałem, ale także silną konkurencją transportu drogowego, znajduje się gdzieś pomiędzy tymi krajami. Tu

termoanalnych w Polsce wzrosła o prawie 60%, dalszy trend był raczej spadkowy, ale to i tak zdecydowany rozwój w porównaniu

### Pokonać bariery

Niestety, transport intermodalny w Polsce napotyka wciąż na bariery w rozwoju. Po pierwsze, koszty użytkowania infrastruktury w przeliczeniu na jeden kilometr nie maleją, a wręcz przeciwnie, utrzymują stały, wysoki poziom. Współpraca pomiędzy lokalnymi operatorami kolejowymi (na poziomie współpracy pomiędzy poszczególnymi krajami) nie rozwija się wystarczająco szybko i sprawnie. Urząd Transportu Kolejowego szacuje, że koszt dostępu do infrastruktury kolejowej jest czterokrotnie wyższy, niż w przypadku kosztu dostępu do infrastruktury drogowej dla ciężarówek.

To wszystko hamuje rozwój transportu intermodalnego. Z pewnością bardzo dobrym rozwiązaniem jest wykorzystanie funduszy unijnych, które pozwalają na modernizację infrastruktury i tym samym znaczne obniżenie kosztów jej użytkowania. W planach jest także zwiększenie prędkości handlowej pociągów. Obecnie wynosi ona zaledwie 25 km/h dla pociągów towarowych. Przyjazna kolei polityka różnicowania stawek dostępu do infrastruktury w ocenie ekspertów może w Polsce przynieść spadek kosztów zewnętrznych transportu nawet w wysokości do 2,7 mld zł w latach 2014-2022 (wg wycień Zespołu Doradców Gospodarczych TOR) – uwzględniając takie czynniki jak m.in. hałas, wypadki oraz zanieczyszczenie powietrza. ◀

**Georges Gomes,**  
dyrektor transportów multimodalnych  
GEFCO Polska



Wolumeny nie podwyższają się znacząco, natomiast aktorów na rynku przewozów multimodalnych przybywa, dlatego oferty są coraz bardziej dostosowywane do indywidualnych potrzeb

transport intermodalny ma 4 % udziału w ogólnym transporcie. Średnia dla Europy to ok. 20 %.

### Kraj rozwijający się

Na tle Unii Europejskiej Polska to kraj wciąż rozwijający się, ale wdrażane inwestycje mające na celu rozwój transportu inter-

do roku 2011. Znamienny jest także wzrost przepływów tranzytowych do Rosji, zwłaszcza w nowym korytarzu transportowym Daleki Wschód – Rosja – Europa Środkowa. Co ważne, wolumeny nie podwyższają się znacząco, natomiast aktorów na rynku przewozów multimodalnych przybywa, dlatego oferty są coraz bardziej dostosowywane do indywidualnych potrzeb. Obser-



fot. PCC Rail

## Intermodalny system w budowie

Brak odpowiedniej infrastruktury sieciowej i punktowej, zbyt wysokie stawki dostępu do sieci kolejowej oraz długofalowej polityki rozwoju i priorytetów rządu – to najważniejsze bariery, które zdaniem operatorów hamują rozwój transportu intermodalnego w Polsce.

**N**a temat sytuacji i szans jego rozwoju dyskutowano w czasie Forum Transportu Intermodalnego „Fracht 2013”, które odbyło się 18 kwietnia. Organizatorem spotkania była spółka KOW media&marketing, a otworzył je wicepremier Janusz Piechociński.

z udziałem (według masy towarowej) 64,69%, zaś na 2. miejscu plasuje się Lotos Kolej, która posiada 20,47% udziałów, wyprzedzając DB Schenker, którego udział w rynku wynosi 7%. Trójka ta przewodzi również w wypadku udziałów liczonych w wykonanej pracy przewozowej.

budownictwa i gospodarki morskiej, przewozy intermodalne w Polsce mają zdecydowanie międzynarodowy charakter, a tylko 22% realizowanych jest wewnątrz kraju.

### Przyszłość zależy od wsparcia

UTK przewiduje, że udział intermodalu w przewozach kolejowych będzie rósł także w kolejnych latach. W tym roku ma to być 5%, a w 2014 r. – 8%. Aby jednak osiągnąć takie wyniki potrzebna jest odpowiednia jakość infrastruktury kolejowej oraz wsparcie dla przewoźników. W pierwszym wypadku, jeśli chodzi o dostęp do portów, sytuację poprawić mają takie inwestycje jak modernizacja trasy E65 (powinna zakończyć się w 2014 r.), modernizacja linii 226 do Portu Północnego w Gdańsku (na którą ogłoszono właśnie przetarg), czy też – realizowana od 3 lat – przebudowa magistrali węglowej, która zdaniem wiceministra Massela przekształca się w magistralę

### Głównym problemem są właśnie koszty, które sprawiają, że obecnie przewoźnicy dopłacają do przewozów.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) udział transportu intermodalnego w towarowych przewozach kolejowych w Polsce wynosi obecnie 3,4%, zaś liczony w wykonanej pracy przewozowej – 6,5%. Daje nam to w Europie szóste miejsce od końca. W 2012 r. przewieziono w ten sposób ponad 1 mln TEU, co oznacza wzrost o 12,1%. Liderem w przewozach intermodalnych jest PKP Cargo

Generalnie, w ciągu ostatnich 2 lat odnotowano w naszym kraju dynamiczny wzrost przewozów intermodalnych, sięgający nawet 50% – tak było np. w I kwartale 2012 r. Średni przyrost w tym okresie oszacowano jednak na ok. 31% rocznie. Przy czym tylko 1/4 kontenerów przewożonych kolejną przechodzi przez polskie porty morskie. Zresztą, jak zaznaczył Andrzej Massel, wiceminister transportu,

kontenerową. Jeśli zaś chodzi o wsparcie, to dotyczy ono przede wszystkim preferencyjnych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewoźników intermodalnych ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych. Według informacji Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM), w planach jest wprowadzenie od 2014 r. ulgi na tego typu przewozy w wysokości 30%.

– Ale cóż to jest za zniżka, skoro jeszcze w 2007 r. wynosiła ona 70% – zwrócił uwagę Michał Sawicki, dyrektor sprzedaży DB Schenker Rail Polska SA. – Mamy najdroższą i najgorszą infrastrukturę kolejową w Europie. Mamy kwiecień, a nie znamy jeszcze kosztów działalności na 2014 r. Jaką ofertę mamy przedstawić klientom? Jak planować przewozy? – dodał Daniel Ryczek, prezes Cargospedu. Tym bardziej, że, jak podkreślali przewoźnicy, koszty dostępu do infrastruktury stanowią 1/3 ogólnych kosztów przewozów. Choć biorąc pod uwagę fakt, że średnie opóźnienia w przewozach towarowych wynoszą 300 min., można uznać, jak zauważył prof. Andrzej Grzelakowski,

kierownik Katedry Transportu i Logistyki Akademii Morskiej w Gdyni, że koszty mogą sięgać nawet 60%. Tym bardziej, że średnia prędkość pociągu towarowego to obecnie 29 km/godz.

### W przełożeniu na zysk

W przeciwieństwie do urzędniczego optymizmu, operatorzy patrzą na sytuację zdecydowanie bardziej krytycznie.

koszty, które sprawiają, że obecnie przewoźnicy dopłacają do przewozów. Rynek sprowadza się zaś do sytuacji, gdzie operatorzy przebijają się cenami, co w rezultacie może doprowadzić do sytuacji, w której dalsze obniżki stawek będą równały się pogorszeniu jakości obsługi.

Podobnego zdania był prezes Ryczek, który przyznał, że jest to trudny rynek, wymagający długoterminowych nakładów finansowych ze znacznie odroczonym

## Generalnie, w ciągu ostatnich 2 lat odnotowano w naszym kraju dynamiczny wzrost przewozów intermodalnych, sięgający nawet 50% – tak było np. w I kwartale 2012 r.

– To nie jest atrakcyjny biznes. Zastanawiamy się czy powinniśmy brać w nim udział, bo jak na razie dofinansowujemy tę branżę – stwierdził Mirosław Łosiński, dyrektor ds. operacyjnych Lotos Kolej. Jego zdaniem głównym problemem są właśnie

w czasie zwrotem poniesionych kosztów. Ale jednocześnie jest to biznes prorozwojowy, tak więc uczestniczące w nim firmy mają nadzieję, że zainwestowane środki w dłuższej perspektywie przełożą się jednak na realny zysk.

## Postęp w transporcie



Hupac jest kompetentnym, niezawodnym i niezależnym partnerem, który oferuje Państwu dostosowane do potrzeb rozwiązania logistyczne. W całej Europie realizujemy dla Państwa przewozy przesyłek drogowych koleją i w ten sposób łączymy zalety obu systemów. Hupac jest pionierem w zakresie innowacyjnych systemów produkcyjnych i inwestuje we własne zasoby jak wagony, terminale i rozwiązania informatyczne. Przewozy kombinowane są przyszłością transportu towarowego. Hupac towarzyszy Państwu na drodze do wspólnego sukcesu.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800

**HUPAC**  
moving together

Operatorzy zwracają uwagę, że byłoby w stanie wysłać 1,9 tys. pociągów tygodniowo, lecz uniemożliwiają to wszelkiego rodzaju bariery administracyjne i infrastrukturalne. Wśród najczęściej poruszanych pojawiają się przede wszystkim: wysokość stawek dostępu do infrastruktury, zły stan infrastruktury kolejowej, zła organizacja remontów linii kolejowej czy też nierównomiernie rozłożona sieć terminali.

Tymczasem, co wielokrotnie podkreślali przewoźnicy, transport drogowy oferuje lepszy i tańszy serwis. Być może

że brak jest spójnej i przemyślanej polityki rządowej w tym zakresie. Jego zdaniem zupełnym nieporozumieniem jest bowiem finansowanie ze środków unijnych, czyli *de facto* przyznawanych przez polski rząd, rozwoju terminali, które konkurują ze sobą niemal „przez płot” oraz przewoźników, których głównym zadaniem jest wywożenie ładunków z Polski i kierowanie ich do portów Niemiec czy Holandii. – *Jak więc mają się do tego deklaracje mówiące o wspieraniu rozwoju polskich portów morskich?* – zapytał.

jest na 36%. Z jednej strony jest to zasługa dużych strumieni ładunkowych obsługiwanych koleją, ale z drugiej kontenerów, które niejako przy okazji, w ramach realizowanych przewozów, pozyskiwane są z rynku. Dlatego też postanowiono zbudować nowy terminal kolejowy w BCT, gdzie tory będą miały 660 m długości.

– *I nawet, kiedy w I kwartale jeden z dużych strumieni ładunków trafiających do BCT nie był realizowany, to udział kolei w obsłudze kontenerów i tak wyniósł 40%* – zauważył szef BCT.

## Zatrzymać w Polsce

Przedstawiciele organów państwowych wiele miejsca poświęcili koncepcjom wsparcia rozwoju transportu intermodalnego. Jedną z propozycji była właśnie ulga w stawkach dostępu do infrastruktury, której wysokość szacowana jest na 25-50 mln zł. Rozwiązanie takie musi jednak zatwierdzić najpierw minister finansów. Pojawiła się też mało precyzyjna koncepcja promowania transportu proekologicznego, w której oszczędności generować ma mniejsza emisja zanieczyszczeń. Jako rządowe wsparcie uznano także utworzenie przez MTBiGM w 2012 r. Rady na Rzecz Transportu Intermodalnego.

Z kolei Ministerstwo Gospodarki chciałoby, poprzez wprowadzenia IV ustawy deregulacyjnej i zawartego w niej „Pakietu Morskiego” (obejmującego m.in. wydłużenie płatności podatku VAT w obrocie portowo-morskim dla firm posiadających certyfikat AEO i konsolidację służb kontrolnych w portach), zatrzymać w Polsce przynajmniej 70% kontenerów z 670 tys. TEU odprawianych przez polskie firmy w portach zagranicznych. Jak podkreślił Mariusz Haładaj, wiceminister gospodarki, miałyby to zapewnić, z tytułu cła, 190 mln zł zysku dla budżetu. Zaś cała ustawa ma zapewnić oszczędności dla firm w kwocie 1,3 mld zł.

Tak więc, jak wielokrotnie podkreślali operatorzy intermodalni, aby przewozy mogły w dalszym ciągu się rozwijać, powinny być realizowane na czas i tanio. Ale, aby takie rozwiązania mogły zostać wprowadzone w życie, niezbędne jest pełne obłożenie pociągów, które będą jeździły z odpowiednią prędkością, z ładunkami w obu kierunkach i obsługiwane będą przez sprawną i nowoczesną infrastrukturę liniową i punktową.

– *Należy też zadać sobie pytanie: czy przewozy wykonywane w Polsce są transportem kombinowanym według definicji Unii Europejskiej? Otóż nie są. Tego typu transport jest w naszym kraju dopiero w stadium budowy* – stwierdził prof. Grzelakowski. <

**Piotr Frankowski**



rozwiązaniem byłoby wprowadzenie odpowiednich regulacji w stosunku do przewozów drogowych, mającej na celu np. przenoszenie ładunków z przeciążonych samochodów ciężarowych na kolej i stymulowanie rozwoju tego typu przewozów. Jednak, jak stwierdzi Dariusz Stefański, prezes PCC Intermodal – *żeby szybciej rosło czasem potrzebne jest wspomaganie.*

## Wsparcie – nie tam, gdzie potrzeba

Mówiąc o tym, jak bardzo ważny jest rozwój transportu intermodalnego w Polsce, Tomasz Warsza, dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego MTBiGM, podkreślał, że w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, działania 7.4, skierowanego na rozwój m.in. terminali intermodalnych, wydano do tej pory 380 mln zł. Ale, jak stwierdził współpracujący z „TSL Biznes” Maciej Borkowski, nie zmienia to faktu,

Podobnego zdania był również prezes Cargospedu. Jako przykład podał 5 terminali intermodalnych w okolicach Poznania, które konkurują ze sobą i brak odpowiedniej liczby terminali na wschodniej granicy. Jak zauważył Radosław Pacewicz, dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego UTK, w Polsce oficjalnie funkcjonuje 26 terminali kolejowych, ale zaledwie 5 z nich jest terminalami z prawdziwego zdarzenia, posiadającymi tory o długości minimum 600 m, które umożliwiają obsługę całego pociągu.

Z punktu widzenia portów i terminali kontenerowych przewozy intermodalne generują znaczny wzrost obrotów, w tym wzrost obsługi kolejowej. Jak zauważył Krzysztof Szymborski, prezes Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) w Gdyni, jeszcze kilka lat temu średni udział transportu kolejowego w obsłudze terminalu wynosił 15-17%, obecnie wzrósł do prawie 40%. Z kolei w gdańskim Deepwater Container Terminal wzrost ten szacowany



Patronat Honorowy: Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

2013 Międzynarodowe  
Targi Kolejowe

MTG | MIĘDZYNARODOWE  
TARGI GDAŃSKIE SA

GRUPA

TRAKO



NOWE Centrum  
Wystawienniczo - Kongresowe  
amberexp

Gdańsk, 24-27.09.2013

trakotargi.pl

współorganizacja

współpraca



patronat medialny



# Przyszłość w intermodalu

Dalej, szybciej, taniej – to wyzwania stawiane przed nowoczesnym transportem. Jak temu można sprostać? Na pewno może tu pomóc transport intermodalny.

W publicznej dyskusji wiele się mówi o korzyściach wynikających z transportu intermodalnego. W Unii Europejskiej jest on wspierany przez liczne inicjatywy, m.in. Program Infrastruktura i Środowisko – Działanie 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego” czy Program Marco Polo II. Według wydanej przez Komisję Europejską w 2011 r. Białej Księgi Transportu, do 2020 r. mają być utworzone ramy europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego, w tym również transportu intermodalnego. Ma to służyć spełnieniu strategicznego celu, czyli

w Polsce ok. 3,8% całości pracy przewozowej wykonanej przez kolej. Dla porównania, średnia wartość dla krajów Unii Europejskiej to 17,3%. Jednak z analiz wynika, że w 2020 r. ogólny udział transportu intermodalnego we wszystkich przewozach w Polsce wzrośnie z obecnego poziomu do 10%, a wg masy przewiezionego towaru do około 6%.

## Popularność rośnie

Coraz więcej firm decyduje się na transport intermodalny, a za ich wyborem przemawiają liczne czynniki. Jednym z najważniejszych są stabilne koszty transportu

Ponadto, część firm, która korzysta z rozwiązań intermodalnych, ma wpisaną w swoją strategię cele związane z ekologią, gdyż środowisko naturalne

realnie korzysta na transporcie kolejowym i intermodalnym. Mniej ładunków na drogach to wyższe bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i mniej zanieczyszczeń oraz hałasu. Dla przykładu możemy podać wyczerpujące połączenia intermodalnego DB Schenker między Wrocławiem i Londynem. Każdorazowy transport towarów przy wykorzystaniu tego rozwiązania zapewnia 75% oszczędności w emisji dwutlenku węgla do atmosfery, a także 90% mniej emisji tlenu azotu i 80% emisji pyłu – w porównaniu z transportem drogowym na tej samej trasie. Wartość tę można obliczyć korzystając z kalkulatora dostępnego na stronie ecotransit.org.

## Wyzwania polskiego rynku

Transport intermodalny niesie wiele korzyści, zarówno dla przewoźników, jak i dla ich klientów transportujących swoje towary, a także środowiska naturalnego. Dlaczego więc intermodal nie rozwija się w Polsce zbyt szybko? Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, obecnie uruchamianych jest 290 pociągów intermodalnych tygodniowo, a według deklaracji przewoźników

## Podstawą rozwoju intermodalu w Polsce jest stworzenie konkurencyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz zbudowanie centrów przeładunkowych kolejowo-drogowych, umożliwiających sprawny przewóz towaru.

przeniesieniu do 2030 r. 30% transportu drogowego na transport kolejowy lub wodny.

Czy intermodal to przyszłość światowego transportu towarów? Wiele czynników pokazuje, że tak. W krajach Europy udział rozwiązań intermodalnych w ogólnym transporcie zwiększa się z roku na rok. Zdecydowanym liderem są Włochy, gdzie ten rodzaj transportu stanowi 35,8% wszystkich przewozów. W czołówce są również: Holandia (33,7%), Hiszpania (33,5%) i Belgia (32,2%)<sup>1</sup>. W Polsce rynek ten dopiero zaczyna się rozwijać. Przewozy intermodalne w naszym kraju stanowią niespełna 2% ogólnej wartości ładunków. Jeśli jednak statystyką obejmujemy przewozy kolejowe, to transport intermodalny liczący pracą przewozową (w tkm) stanowi

kolejowego w porównaniu z często zmieniającymi się stawkami drogowymi, np. cenami paliw, opłatami drogowymi, promowymi itp. Znikają też typowe ograniczenia jak święta, czas pracy kierowcy, korki, czy postoje na granicach. Niemniej istotne są stałe, roczne rozkłady jazdy, a także zapewnienie regularności dostaw, możliwość przewozu dużych wolumenów, dostawy na odległe, międzynarodowe rynki.

Transport intermodalny to rozwiązanie dla stałych i regularnych potoków. Parametry jakościowe w tego rodzaju transporcie nie ustępują transportowi drogowemu, a nawet są wyższe na trasach o dużej częstotliwości i dobrze zrównoważonych kierunkach.



Krzysztof Szarkowski



mogłoby być 1950. Przeszkody ograniczające dalszy rozwój to przede wszystkim zły stan infrastruktury kolejowej, zbyt mało terminali intermodalnych, wysokie koszty dostępu dla przewoźników.

Podstawą rozwoju intermodalu w Polsce jest stworzenie konkurencyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz zbudowanie centrów przeładunkowych kolejowo-drogowych, umożliwiających sprawny przewóz towaru. Przyszłość i dynamika rozwoju rynku transportu kolejowego w Polsce jest ściśle powiązana z inwestycjami w zakresie infrastruktury kolejowej. Modernizacji wymagają przede wszystkim trasy, po to by czasy przejazdów po Polsce oraz jakość torów zbliżały się do europejskich norm i standardów. Średnia prędkość z jaką dziś poruszają się pociągi po Polsce to ok. 30 km na godzinę, czyli odrobinę wolniej niż tiry, zaś średnia prędkość pociągów na zachodzie jest blisko dwukrotnie większa. Niewątpliwie inwestycje związane z modernizacją tras będą kluczowe w najbliższych latach. Innym ważnym wyzwaniem są także inwestycje w terminale intermodalne. Szacuje się, że aby osiągnąć średni poziom europejski, czyli 17,3% dostaw intermodalnych w przewozach ogółem, liczba terminali intermodalnych powinna wzrosnąć z obecnych 26 do minimum 40.

## Wykorzystać szanse

Na lutymowym posiedzeniu Rady do Spraw Transportu Intermodalnego, Urząd Transportu Kolejowego przedstawił wnioski z analizy dotyczącej przewozów intermodalnych. UTK zarekomendował wprowadzenie preferencyjnych stawek dostępu do torów dla pociągów kontenerowych w trzech wariantach: zwiększenie zniżki do 50% lub do 70% dla pociągów intermodalnych albo pozostawienie obecnej zniżki 25%, ale rozszerzenie jej o kontenery próżne i platformy bez ładunku. Według UTK wprowadzenie większych ulg pozwoliłoby na płynny rozwój tej gałęzi transportu w Polsce. (Więcej w artykule „Recepta UTK dla intermodalu”, str. 26).

Jest to oczywiście krok w dobrą stronę, ponieważ obecnie w naszym kraju koszty dostępu do infrastruktury stanowią około 30% wszystkich kosztów przewoźników kolejowych i są jedne z najwyższych w Europie. Mamy nadzieję, że rozwiązania i pomysły wspierające transport intermodalny będą miały charakter trwały i pójść za nimi konkretne decyzje. Ciekawym rozwiązaniem byłoby także obniżenie kosztów infrastruktury nie tylko dla pociągu, jak w obecnym projekcie UTK, ale także dla przewozu jednostki intermodalnej. Dzięki temu możliwe byłoby organizowanie pociągów składających

się z tradycyjnych wagonów oraz wagonów służących do przewozów intermodalnych. To pozwoliłoby na jeszcze większe obniżenie kosztów i oszczędność czasu.

Warto także zwrócić uwagę na inny czynnik konkurencyjności przewozów intermodalnych. W krajach europejskich powszechnie wykorzystuje się wskaźnik dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) na poziomie 44 ton. Dopuszczenie 44 ton DMC w Polsce we wszystkich przewozach intermodalnych (dla wszystkich typów kontenerów i naciep wymiennych) i jednocześnie utrzymanie 40 ton DMC w przewozach drogowych, to bardzo duża i bezkosztowa szansa rozwoju intermodalu w Polsce.

## Regularne połączenia w DB Schenker

DB Schenker jest liderem na europejskim rynku kolejowym. Rocznie w Europie uruchamia około 2 500 pociągów inter-

większej ładowności, niż w transporcie drogowym. Połączenie na tej trasie funkcjonuje od listopada 2011 r. i pozwala na przewóz towarów w ciągu około 60 godzin bezpośrednio z Polski. Przewożony towar to głównie części do fabryki jednej z największych firm z sektora automotive oraz jednego z największych producentów z branży spożywczej.

Jednocześnie od stycznia 2012 r. funkcjonuje również połączenie Polska – Włochy. Składy formułowane są w terminalu w Veronie, skąd docierają do terminalu w Ostrawie i dalej są rozformowane i dostarczane bezpośrednio do Polski. Usługa oferowana jest przez DB Schenker Logistics i nosi nazwę DB SCHENKERhangartner. Czas przewozu wynosi 2-3 dni.

Ze strony DB Schenker Logistics robimy wiele, aby rozwijać rynek logistyki kolejowej i intermodalnej. Zapewniamy polskiemu klientom ofertę wspierającą ekologię – globalne know-how w tym zakresie oraz konkretne rozwiązania, m.in. regularne



Transport intermodalny to rozwiązanie dla stałych i regularnych potoków. Parametry jakościowe w tego rodzaju transporcie nie ustępują transportowi drogowemu, a nawet są wyższe na trasach o dużej częstotliwości i dobrze zrównoważonych kierunkach.

modalnych, w tym w Polsce obecnie około 380 pociągów. Klienci z polskiego rynku korzystają z regularnych połączeń intermodalnych między Ostrawą i Veroną, Poznaniem i Duisburgiem oraz Wrocławiem i Londynem. W przypadku pociągu do Londynu na uwagę zasługuje fakt, że cały odcinek między Polską a Wielką Brytanią jest pokonywany pociągiem, bez konieczności korzystania z promu, za to z wykorzystaniem tunelu pod Kanałem La Manche. Pociąg przemieszcza się po linii High Speed 1, jedynym kontynentalnym połączeniu, które umożliwia przewóz znacznie

połączenia kolejowe między najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi w Europie i na świecie. Chcemy wspierać firmy, z którymi współpracujemy, i zainteresować potencjalnych partnerów – eksporterów i importerów, rozwiązaniami intermodalnymi i kolejowymi. <

**Krzysztof Szarkowski,**  
dyrektor logistyki kolejowej  
Schenker Sp. z o.o.

1 Analiza rynku kolejowego przewozów intermodalnych, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2012.

# Pracujemy nad siatką połączeń

Spółka LOCONI INTERMODAL S.A. jest młodą spółką, która powstała w 2011 r., w odpowiedzi na wewnętrzne zapotrzebowanie spółki założycielskiej – przedsiębiorstwa spedycyjnego ATC CARGO SA. O tym na czym bazowała i jak wygląda jej rozwój, mówi Lidia Dziewierska, wiceprezes zarządu firmy.

W 2010 r. kilku kluczowych klientów ATC wyraziło swoje oczekiwania dotyczące tego, aby przedstawić im rozwiązania alternatywne dla transportu drogowego. A w 2011 r. był to już czynnik warunkujący świadczenie usług dla tych klientów. Nie bez znaczenia pozostał fakt, że rynek przewozów drogowych boleśnie odczuwał wtedy wprowadzenie e-myta oraz podnie-

barierą dla dalszego rozwoju było noszone przez ATC RAIL brzemie spedytora-założyciela. Mimo tego, że założenia biznesowe zakładały niezależność ATC RAIL i otwartość na współpracę z innymi przedsiębiorstwami spedycyjnymi, stuprocentowa przynależność do firmy spedycyjnej uniemożliwiła stworzenie warunków pełnego zaufania wśród klientów pozostających faktycznie w stosunku konkurencji z wła-

się współpracą z kilkudziesięcioma spedytorami, w tym z większością największych firm spedycyjnych w kraju. Co ważniejsze, dzięki ścisłej synergii z na-

szymi klientami udało nam się wypracować serwis intermodalny, który charakteryzuje się regularnością i trwałością. Połączenia intermodalne realizowane są w stałym rozkładzie jazdy obejmującym 4 kierunki: Radomsko, Poznań, Łódź i Warszawa.

Myślę, że obrazotwórczym miernikiem naszego wspólnego sukcesu jest również liczba nadawanych pociągów, których w marcu było już 90.

Oczywiście na tym nie poprzestajemy. W tym roku pracujemy z naszymi klientami nad tym, aby zagęścić siatkę połączeń intermodalnych. Nie wykluczamy też uruchomienia połączenia do kolejnej lokalizacji w Polsce.



Lidia Dziewierska



LOCONI stawia na gęstą siatkę terminali zlokalizowanych w regionach charakteryzujących się największym popytem na nasze usługi. W tej chwili mamy dwa terminale własne.

sienie cen paliw. Niewątpliwie to przeważało o tym, że apetyt na intermodal urósł.

## Jednak wtedy spółka funkcjonowała jeszcze pod nazwą ATC RAIL...

Tak, pod tą nazwą zaczęła realizować swoje pierwsze połączenia we wrześniu 2011 r., w oparciu o zewnętrzny terminal przeładunkowy. Były to połączenia dedykowane dla jednego z klientów ATC z regionu łódzkiego. Wtedy nie było jeszcze mowy o regularnym rozkładzie jazdy, zaczynaliśmy od jednego połączenia w tygodniu. Jednocześnie trwały poszukiwania terenu pod budowę naszego pierwszego terminalu intermodalnego, który ostatecznie został zakupiony w Radomsku. Niedługo po tym, w kwietniu 2012 r., otworzyliśmy terminal w Poznaniu.

Kamieniem milowym dla Loconi była zmiany organizacyjno-właścicielskie w spółce, która miała miejsce w zeszłym roku. Okazało się bowiem, że największą

ściąciem. Z drugiej strony należy pamiętać, że spółka dokonała wielomilionowych, zobowiązujących inwestycji w infrastrukturę, maszyny przeładunkowe i flotę samochodową (35 ciągników i 70 naczep kontenerowych), z uwagi na co nie można było zbagatelizować wagi uwarunkowań rynkowych.

W związku z powyższym ATC CARGO zdecydowało się ograniczyć swój udział w przedsięwzięciu. ATC pozbyło się większościowego udziału z zamiarem dalszego zmniejszenia swojego zaangażowania, został powołany nowy zarząd, który opracował politykę handlową, a wyrazem tych zmian była zmiana nazwa spółki na LOCONI INTERMODAL SA. Wśród nowych akcjonariuszy pojawili się inwestorzy branżowi oraz finansowi, którzy zapewnili finansowanie na dalszy rozwój.

## I jaki był efekt?

W wyniku naszych działań oraz zeszłorocznych zmian możemy obecnie poszczycić

## Jakie wzrosty firma odnotowała w tym roku? Jak ma udział w rynku?

Zgodnie ze statystykami portowymi, w ciągu półtora roku wypracowaliśmy sobie średni udział w rynku spedycji intermodalnej na poziomie 25% w rynku spedycji intermodalnej. Co ważne, należy nas odróżniać od przewoźników kolejowych, nasz zakres czynności jest znacznie szerszy i obejmuje pełną obsługę intermodalną port-door i door-port.

W I kwartale tego roku cieszyliśmy się kolejnym wysokim wzrostem na poziomie 21% w odniesieniu do poprzedniego kwartału. Pracujemy dalej na to, aby ten wysoki poziom się utrzymał.

## Ile tras obsługuje LOCONI? Jak je otwiera?

Obecnie spółka obsługuje 4 kierunki w relacji z portów Gdynia/Gdańsk do: Poznań, Radomsko, Łódź i Warszawa.

O tym dokąd skierujemy kolejne połączenia, będzie determinowało zapotrzebowanie naszych klientów.

#### Kto korzysta z usług firmy?

Nie pracujemy z bezpośrednimi odbiorcami usługi transportowej, a nasze usługi dedykujemy wyłącznie operatorom logistycznym i spedycyjnym, którzy zaopatrują działy logistyczne importerów i eksporterów.

Nasze założenie jest takie, aby pracować z naszymi klientami w oparciu o daleko idącą synergii. Aspirujemy do tego, aby być postrzegani jako niezawodne ogniwo w łańcuchach dostaw budowanych przez naszych klientów.

#### Czy spółka stawia na rozwój terminali intermodalnych? Jak to są terminale?

Stawiamy na tworzenie własnych terminali intermodalnych tylko wtedy, kiedy jest to ekonomicznie i rynkowo uzasadnione. W Polsce nie brakuje infrastruktury terminalowej, więc to nie stanowi bariery w realizacji przewozów intermodalnych. Z kolei utrzymanie takiego zaplecza wiąże się ze znaczącymi inwestycjami oraz z wysokimi kosztami stałymi. W naszej ocenie posiadanie własnej infrastruktury terminalowej jest

zasadne jedynie wtedy, gdy gwarantuje odpowiedni zwrot z inwestycji w krótkim, maksymalnie rocznym czasie.

Zgodnie z tą myślą rozwijamy nasze przedsięwzięcie.

Poza tym stawiamy na gęstą siatkę terminali zlokalizowanych w regionach charakteryzujących się największym popytem na nasze usługi. W tej chwili

**LOCONI INTERMODAL współpracuje z kilkudziesięcioma spedytoraми, w tym z największymi firmami spedycyjnymi w kraju. Dzięki ścisłej synergii z klientami wypracowano regularny i trwały serwis intermodalny.**

mamy dwa terminale własne. Przykładowo, terminal w Radomsku o powierzchni ponad 6 ha przystosowany jest do obsługi kilku pociągów dziennie.

#### Jakie są plany i perspektywy rozwoju?

Nasze plany przewidują konsekwentne rozwijanie transportu intermodalnego w kraju, a następnie za granicą. Nie wykluczamy kolejnego połączenia w tym roku oraz utworzenia kolejnej infrastruktury terminalowej.

#### Co stanowi największa barierę rozwoju firmy? Czy można to zmienić?

Wiele się mówi o tym, że rozwój przewozów intermodalnych w Polsce jest utrudniony z uwagi na wysokie koszty dostępu do infrastruktury, niską jakość infrastruktury kolejowej i związane z tym opóźnienia występujące w tej gałęzi transportu. Jak się

okazuje są to trudności do pokonania i jak na razie nie stanowiły one bariery wystarczającej do zahamowania naszego rozwoju.

Obecnie kontynuujemy działania, utrzymujemy wysokie tempo wzrostu i dopóki nie wyczerpie się popyt na nasze usługi, a wszystko wskazuje na to, że to szybko nie nastąpi, zamierzamy w dalszym ciągu pracować nad zagęszczeniem siatki połączeń oraz sieci terminali. Pracujemy w dynamicznym, zaangażowanym zespole, który jest w stanie sprostać największym trudnościom. ◀

*Dziękuję za rozmowę,  
Elżbieta Haber*

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

Forum  
transportu.pl

W dobrym  
kierunku

# Konsekwentnie od samego początku

Podążając za rosnącym rynkiem PCC Intermodal S.A. również poprawiła swoje wyniki, co do liczby przewiezionych kontenerów. W 2012 r. na wszystkich obsługiwanych relacjach spółka uruchomiła blisko 2,5 tys. pociągów intermodalnych, przewożąc 94,5 tys. kontenerów (ponad 151 tys. TEU). Szacuje się, że udział w rynku PCC Intermodal S.A. wynosi około 20%.

Regularna sieć połączeń spółki obejmuje najważniejsze europejskie porty morskie: Hamburg/Bremerhaven, Rotterdam/Antwerpia, Gdańsk, Gdynia oraz lądowe terminale przeładunkowe zlokalizowane w kluczowych dla rozwoju gospodarczego regionach: Centralna Polska – Terminal PCC Kutno, Górny Śląsk – Terminal PCC Gliwice, Dolny Śląsk – Terminal PCC Brzeg Dolny, Berlin/Brandenburgia – Terminal PCC Frankfurt/Oder, Zagłębie Ruhry – Terminal D3T Duisburg.

Bacznie obserwujemy rynek i formujemy naszą sieć zgodnie z jego potrzebami. W kręgu zainteresowań leży uruchomienie połączeń na południe Europy, w kierunku transportowym Bałtyk-Adriatyk do Sopotu i dalej do portu Koper. Przyglądamy się połączeniom do Czech i na Ukrainę, nieustannie pracujemy również nad rozwojem relacji do Moskwy. Ten produkt już istnieje, jednak by połączenie było regularne, rynek potrzebuje więcej czasu.

## Coraz więcej terminali

PCC Intermodal S.A. od początku funkcjonowania konsekwentnie stawia na rozwój branży intermodalnej w Polsce. Jednym z najistotniejszych elementów przyjętej strategii rozwoju jest budowa spójnej sieci terminalowej, która zasięgiem obejmie całą Polskę. Obecnie spółka działa w oparciu o cztery własne/zarządzane, modernizowane przez nią lądowe terminale przeładunkowe, docelowo planowana jest budowa dodatkowo

dwóch całkowicie nowych obiektów na „ścianie wschodniej” Polski oraz suchego portu w Zajączkowie Tczewskim, na zapleczu portów morskich Trójmiasta.

PCC Intermodal S.A. uzyskała unijne dofinansowanie na budowę terminali w Kutnie oraz Brzegu Dolnym.

Postępująca konteneryzacja sprawia, że nasze usługi stają się coraz bardziej popularne w wielu różnych branżach – w kontenerach można dziś wozić praktycznie wszystko. Głównymi klientami PCC Intermodal S.A., który jest – co należy zaznaczyć – operatorem intermodalnym, są zatem: armatorzy, spedytorzy, tank operatorzy, w szczególnych przypadkach mogą być również bezpośredni producenci – taka sytuacja występuje na przykład w przypadku obsługi logistycznej

Jako najważniejszą należy wskazać brak odpowiednich uregulowań prawnych dla naszej branży. Specyfika intermodalu wymaga precyzyjnych definicji oraz

odrębnych regulacji, których – niestety – wciąż brak w polskim ustawodawstwie. Konieczne jest nakreślenie ram funkcjonowania intermodalu i wyraźne odróżnienie go od przewozów masowych czy kolejowych.

W ogonie Europy sytuuje nas również fatalny stan infrastruktury kolejowej oraz



M. Konsor-Faferek

## Głównymi klientami PCC Intermodal S.A., który jest operatorem intermodalnym, są armatorzy, spedytorzy, tank operatorzy, w szczególnych przypadkach mogą być również bezpośredni producenci.

jednej z naszych spółek z Grupy: PCC Rokita (producent chemii, zlokalizowany w Brzegu Dolnym).

## Konieczna strategia rozwoju

Barier powstrzymujących rozwój branży intermodalnej w Polsce jest co najmniej kilka.

nieproporcjonalnie wysokie stawki dostępu, co z kolei ma bezpośrednie przełożenie na fatalną średnią prędkość handlową pociągów towarowych (25,75 km/h!) oraz średni czas opóźnień wynoszący 374 minuty...

Remedium na bolączki naszej branży jest przede wszystkim spójna, przemyślana i długofalowa strategia rozwoju. Musimy zacząć wprowadzać dalekosiężne rozwiązania, które pozwolą na swobodny rozwój branży w perspektywie dekad, nie tylko miesięcy, roku, czy dwóch lat...

Mimo tego dynamiczny rozwój polskich portów morskich oraz coraz popularniejsza w globalnej gospodarce konteneryzacja pozwala nam na optymistyczne spojrzenie w przyszłość. Poprzez szereg inwestycji przygotowujemy się (infrastrukturalnie) do efektywnej obsługi zwiększonego wolumenu. W miarę rozwoju rynku analizujemy na bieżąco strumienie ładunków oraz rozważamy uruchomienie kolejnych połączeń. ◀

**Monika Konsor-Faferek,**  
dyrektor ds. marketingu i rozwoju  
PCC Intermodal S.A.



foto: PCC Rail



**MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI W WARSZAWIE**

**SPOTKAJMY SIĘ**

Formularze zgłoszeniowe oraz dodatkowe informacje dostępne są na stronie internetowej:

**[transport.lentewenc.com](http://transport.lentewenc.com)**

**TRANSPORT INTERMODALNY**  
**TRANSPORT DROGOWY, KOLEJOWY, MORSKI**  
**LOGISTYKA I USŁUGI SPEDYCYJNE**  
**TRANSPORT WEWNĘTRZNY I MAGAZYNOWANIE**  
**SYSTEMY ITS**  
**USŁUGI TOWARZYSZĄCE**

**26 - 28**  
**listopada**  
**2013**  
**WARSZAWA**

TARGI – POKAZY – KONFERENCJE – PANELE DYSKUSYJNE – WYSTĄPIENIA SPECJALISTÓW

ORGANIZATORZY:



PARTNERZY:



# Czas na długoterminowe kontrakty

Fracht morski, choć odczuwa skutki spowolnienia gospodarczego, skutecznie broni się przed powtórką sytuacji z 2008 r. Uczestnicy rynku stawiają na stabilizację wolumenu i długoterminowe kontrakty – ocenia Andrzej Kozłowski, członek zarządu ROHLIG SUUS Logistics, odpowiedzialny za rozwój usług morskich, lotniczych i intermodalnych.

**R**ok 2013 we frachcie morskim zapowiada się dość stabilnie, choć nie będzie pozbawiony ryzyka i zagrożeń. Przemysłane, solidarne działania wszystkich uczestników rynku



mogą jednak skutecznie uchronić przed ewentualnymi kłopotami biznesowymi.

## Nauka na błędach

Obecnie obserwujemy na rynku niepokojące zjawisko jakim jest brak przyrostu wolumenu globalnego. Armatorzy wycofują więc statki z żeglugi na nierentownych kierunkach, w tym z największej linii handlowej do Europy – z Dalekiego Wschodu. Konsekwencją tej sytuacji jest wzmożona walka o wolumen, który pozostał na rynku, niestety najczęściej kosztem marży zarówno operatorów logistycznych, jak i linii oceanicznych.

Uczestnicy rynku wyciągnęli jednak wnioski z doświadczeń 2008 r. i często

zarówno spedytorzy, jak i armatorzy w sposób asekuracyjny planują kolejne kroki, a także rozsądniej prowadzą swoją politykę sprzedażową. Stanowisko wielu firm wydaje się jasne – nie pozwolimy na zdrenowanie stawek, a tym samym na kolosalne straty w biznesie. Widać to choćby na przykładzie armatorów. Pomimo że najczęściej statki nie są całkowicie wypełnione, a w odróżnieniu od sytuacji roku 2008, stawki są utrzymane na określonym poziomie rentowności.

## Gwarant bezpieczeństwa biznesu

W obecnych, coraz trudniejszych warunkach rynkowych, najbezpieczniejszym

korzystne warunki. Dla operatora logistycznego taki kontrakt również może być atrakcyjny – mając gwarancję obsługi stałego, dużego wolumenu, nawet za cenę nieco niższej marży, zyskuje on bezpieczeństwo biznesowe.

Między innymi dlatego w ROHLIG SUUS również stawiamy na przewidywalne działania, długoterminowe kon-



Andrzej Kozłowski

**Zarówno spedytorzy jak i armatorzy wyciągnęli wnioski z doświadczeń 2008 r. i teraz często w sposób asekuracyjny planują kolejne kroki, a także rozsądniej prowadzą swoją politykę sprzedażową.**

rozwiązaniem tak dla klientów, jak i dla dostawców logistycznych, są długoterminowe kontrakty z gwarantowanymi stawkami morskimi na czas trwania umowy. Od pewnego czasu obserwujemy, że klienci coraz bardziej przekonują się do tego rozwiązania. Niektórzy z nich bardzo rozważnie podpisali takie kontrakty jeszcze przed ewentualnym usztywnieniem się stawek, dzięki czemu wyneogcowali

trakty i stabilny wolumen. Klientom gwarantujemy stałe stawki frachtowe oraz co istotne w takich właśnie działaniach, widzimy szansę na dalszy stabilny rozwój naszej organizacji, bez względu na warunki rynkowe. ◀

KK



fol. Hafeni-Harps...

# Utrzymać tempo wzrostu

UTK zapowiedziało jesienią, że rok 2013 ma być „Rokiem Intermodalu” w Polsce. Deklarację tę popiera też resort transportu. O to, czy nie są to zbyt pochopne zapowiedzi, nie mające – jak dotąd – istotnego pokrycia w faktach, zapytaliśmy Daniela Ryczka, prezesa spółki Cargosped.

Od początku roku 2012 mamy do czynienia z globalnym spowolnieniem w gospodarce. Przewozy towarowe są barometrem odzwierciedlającym te tendencje. W 2012 roku kolejowe przewozy towarowe spadły w Polsce o 7,24%. W tym samym czasie kolejowe przewozy kontenerów wzrosły o 30,6%. Oznacza to, że przewozy intermodalne skutecznie obroniły się w ubiegłym roku przed kryzysem. Według prognoz UTK w 2013 r. tempo wzrostu rynku intermodalnego zmaleje do zaledwie 5%. Powstaje pytanie, jakie środki należałoby zastosować, aby utrzymać tempo wzrostu zbliżone do tego osiągniętego w poprzednich



dla pociągów intermodalnych z dzisiejszego poziomu ok. 17 zł (po uwzględnieniu 25% ulgi - 13 zł) do poziomu nieco ponad 5 zł.

Oznacza to oczywiście konieczność zwiększenia zaangażowania środków pu-



## Daniel Ryzek

Prezesem Cargospedu został 6 marca 2013 r., zastępując na tym stanowisku Bogusława Neya. Z grupą PKP związany jest od 2001 r. Ma 37 lat. Z wykształcenia jest prawnikiem - absolwentem Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Ukończył również Podyplomowe Studia Menedżerskie w SGH w Warszawie oraz studia podyplomowe na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej.

W 2005 r. ukończył program ETCR - Europejskiego Centrum Szkoleniowego dla Kolei w College of Europe w Brugii. W 2007 r. był oddelegowany do odbycia stażu we Wspólnocie Kolei Europejskich (CER) w Brukseli. Od maja 2008 r. do lipca 2012 r. był członkiem zarządu PKP Cargo, najpierw ds. międzynarodowych, a następnie ds. strategii (odpowiadał m.in. za rozwój przewozów międzynarodowych, w szczególności w ramach segmentów intermodal i automotive, za nadzór właścicielski i przygotowanie dokumentacyjne spółki do procesu prywatyzacji). Do marca 2013 r. był dyrektorem zarządzającym i prokurentem w PKP Cargo - odpowiadał za rozwój biznesu zagranicznego oraz przewozy intermodalne.

latach; dla przypomnienia pomiędzy 2010 a 2012 był wzrost o ok 85,4%.

## Propozycja

Jedną z propozycji na utrzymanie 2-cyfrowego tempa wzrostu, przygotowana przez resort transportu, została zaprezentowana podczas konferencji Fracht 2013. W celu utrzymania od 2014 r. 30% tempa wzrostu pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w przewozach intermodalnych zakłada się stopniowe obniżenie średniej stawki dostępu

blicznych na pokrycie deficytu wynikającego z obniżenia stawek w PLK z dzisiejszych ok. 23 mln zł do poziomu ok. 165 mln w 2016 r. Jednak szacunki MTiGM wskazują, iż samo przeniesienie ładunków z dróg na kolej i związane z tym ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu, spowoduje utrzymanie dotychczasowej dynamiki wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych i może przynieść - w perspektywie do roku 2016 - kwoty od 0,5 mld zł, stopniowo do 1,5 mld zł w poszczególnych latach. ◀

Franciszek Nietz

## W 28 dni z Chin do Europy

CEVA Logistics – międzynarodowa firma zajmująca się zarządzaniem łańcuchami dostaw – ogłosiła uruchomienie nowej usługi transportu kolejowego z Chin do Europy.

Całkowity czas tranzytu wynosi około 28 dni i odbywa się trasą północną o długości 11.tys. km z Suzhou w Chinach przez Rosję, aż do Holandii.

Nowa trasa jest wynikiem udanej próby przeprowadzonej w ramach usługi, jaką CEVA wykonała na rzecz klienta z sektora technologicznego. Ładunek dotarł na miejsce o pięć dni wcześniej niż planowano. Usługa przyniosła klientowi znaczące obniżenie kosztów w porównaniu do transportu lotniczego oraz skrócenie czasu tranzytu o 13-15 dni w porównaniu do transportu morskiego. Jej atrakcyjność zwiększa możliwość codziennych wysyłek z Suzhou.

Warto zaznaczyć, że wysyłkę załadowano podczas chińskiego święta wiosny, które jest jednocześnie szczytem podróży kolejowych w kraju, a przez Azję i Europę przewożona była w ekstremalnie niskich temperaturach, dochodzących do -38 °C. CEVA zapewniła nie tylko możliwość śledzenia ładunku za pomocą GPS, ale również specjalną izolację opakowania, aby ochronić produkty przed bardzo niskimi temperaturami. Latem również zadba o odpowiednie opakowanie, pozwalające utrzymać niską temperaturę produktów w kontenerze.

Martin Thaysen, wiceprezes CEVA w Chinach, powiedział: – *Stale dążymy do zapewnienia klientom innowacyjnych rozwiązań, a dany przykład*



*potwierdza, jak połączenie naszego doświadczenia związanego z krajową siecią w Chinach z międzynarodowymi rozwiązaniami przewozu towarów przekłada się na optymalizację łańcucha dostaw klientów. Opracowaliśmy tę nową trasę kolejową, aby zapewnić klientom elastyczność codziennych przesyłek z Szanghaju i Suzhou, znacząco niższe koszty w porównaniu do transportu lotniczego oraz znacznie krótszy czas tranzytu w porównaniu do transportu morskiego. ◀*

# Jest dobrze, będzie lepiej

Transport kontenerowy z roku na rok staje się coraz ważniejszym sektorem krajowej gospodarki. Polskie terminale modernizują się i mogą przeładować więcej kontenerów, a pod względem jakości oferowanych usług coraz bardziej przypominają zachodnioeuropejską konkurencję.

Według danych opublikowanych przez trzy największe polskie porty, 2012 rok przyniósł znaczący wzrost wolumenu przeładunku kontenerów. Tendencja ta powinna utrzymać się jeszcze przez kilka najbliższych lat. Duże inwestycje w rozwój infrastruktury, jakie chcą poczynić zarządy portów, napawają optymizmem. Także rząd widzi przyszłość w kontenerach, o czym świadczy powołanie Rady ds. Transportu Intermodalnego. Na rozwoju rynku kontenerowego bez wątplenia zyskują też firmy z zaplecza, takie jak Balticon SA. W ubiegłym roku spółka osiągnęła bardzo dobre wyniki finansowe i dokonała wysokich nakładów inwestycyjnych. Wszystko to wskazuje, że rok 2013 będzie kolejnym

jest najnowocześniejszym w Polsce, uruchomił w tym roku nowe przestrzenie składowe, dzięki czemu zwiększył swoją przepustowość do 1,25 mln TEU. Docelowo, dzięki inwestycjom w drugi terminal, ma ona osiągnąć aż 5 mln TEU. Liczymy, że zachęci to kolejnych światowych armatorów do wpływania do Gdańska i włączania polskich portów na stałe w swoje pętle transportowe (tzw. loops).

Rok 2012 był także udany dla gdyńskiego Baltic Container Terminal, gdzie liczba przetransportowanych przy pomocy kontenerów towarów wyniosła 409 tys. TEU<sup>2</sup>, co oznacza wzrost o 13% w stosunku do wyników osiągniętych w roku 2011. W roku 2013 i kolejnych latach może być on jeszcze wyższy. W ra-

W przypadku dwóch najbardziej wysuniętych na zachód bałtyckich portów w Polsce, jest on warunkowany głębokością toru wodnego.

Jak zapowiadają władze portu, tor zostanie w najbliższych miesiącach pogłębiony, co pozwoli na przyjmowanie większych jednostek, a tym samym na zwiększenie przeładunków w latach 2013/2014. Mamy nadzieję, że porty uzyskają wszelkie pozwolenia i wsparcie unijne, gdyż pogłębienie szczecińskiego toru może znacznie przyczynić się do ogólnego rozwoju ruchu kontenerowego w Polsce.



Tomasz Szmid

## Rozwój zaplecza

Dzięki wzrostowi przeładunków w polskich portach, nieustannie rozwija się również ich zaplecze. Trzeba bowiem obsłużyć i przetransportować w głąb Polski coraz większą liczbę kontenerów. W 2012 r. firmy z zaplecza kontenerowego, takie jak Balticon SA, PCC Intermodal i OT Logistics, przeprowadziły rekordowe inwestycje, by przygotować się na przyjęcie rosnącej liczby zamówień.

Balticon jest dziś jedyną firmą w Polsce posiadającą placę depot przy wszystkich morskich terminalach w Polsce, dlatego tym bardziej cieszy nas utrzymujący się wzrost dynamiki przeładunków kontenerów, który bezpośrednio przekłada się na coraz lepsze wyniki spółki. Miniony rok był dla Balticonu czasem dużych inwestycji, zacieśnienia współpracy z największymi w Polsce portami i światowymi armatorami. W maju 2012 r. zawarliśmy 30-letnią umowę dzierżawy nieruchomości na terenie Morskiego Portu w Gdańsku, która pozwoli na rozbudowę depotu oraz stworzenie pierwszego w Polsce dużego warsztatu remontowego kontenerów chłodniczych. Kilka miesięcy



foto: Balticon

dobrym rokiem dla polskiego rynku kontenerowego.

## Jedne z najwyższych w Europie

Dynamika rozwoju polskich terminali kontenerowych od 2 lat należy do najwyższych w Europie. W ubiegłym roku, podobnie jak w 2011, największy wolumen przeładunku kontenerów odnotowano w Gdańsku. Przeładowano tam 929 tys. TEU, czyli o 26% więcej niż wcześniej<sup>1</sup>. Gdański terminal DCT, który

mach projektu współfinansowanego z UE zarząd BCT planuje bowiem zakup nowych suwnic, zwiększenie liczby stanowisk dla kontenerów chłodniczych, a także modernizację placów i dróg na terenie terminalu. Przeznaczy na to rekordową kwotę ponad 153 mln zł.

Wolumen przeładunków kontenerów w roku 2012 nie zmienił się na korzyść jedynie w portach Szczecin-Świnoujście. Po 11 miesiącach odnotowano tam porównywalny do analogicznego okresu roku 2011 przeładunek w wysokości 48 tys. TEU<sup>3</sup>.

później rozszerzyliśmy trwającą od wielu lat udaną współpracę z największym na świecie armatorem – Grupą Mærsk. W ostatnim czasie zawarliśmy też porozumienie z Zarządkiem Morskiego Portu w Gdyni w sprawie budowy i obsługi zaplecza kolejowego na terenie powstającego w porcie Centrum Logistycznego. Łącznie w ubiegłym roku wydaliśmy na inwestycje ponad 2,3 mln zł. Liczymy, że dzięki tym wydatkom będziemy mogli w znacznym stopniu przejąć zwiększający się wolumen kontenerów i zapewnić klientom jeszcze bardziej kompleksową obsługę. Rok 2013 również upłynie nam pod hasłem rozszerzania skali działalności i umacniania pozycji lidera na rynku usług kontenerowych.

### Konieczne zmiany w prawie

Najbliższa przyszłość wydaje się być dla polskiego rynku kontenerowego bardzo pomyślna. Analitycy przewidują, że wzrost wolumenu przeładunków kontenerowych utrzyma się na poziomie około 10-15% rocznie w ciągu kilku lat. Sytuacja na rynku sprzyjać będzie więc kolejnym inwestycjom, a te są niezbędne dla umocnienia sytuacji polskich terminali wobec silnej zagranicznej konkurencji. Żeby jednak Polska mogła skutecznie konkurować z Hamburgiem czy Rotterdamem, konieczne są zmiany w ustawodawstwie. Rodzime porty mają bardzo dużą zaletę w porównaniu z portami Europy Zachod-

niej – możemy szybciej transportować towary na wschód kontynentu i dalej, do Rosji. Dziś, pomimo wyższych nawet o kilkadziesiąt procent kosztów, armatorzy niejednokrotnie decydują się na transport swoich towarów przez odleglejsze porty zachodnioeuropejskie w obawie przed skomplikowanymi regulacjami i procedurami, które napotykają w Polsce. Chodzi tu przede wszystkim o niejasności związane z przepisami o podatku VAT oraz zapisa-

dalny i zaproponować zmiany, które pozwolą mu się dalej rozwijać. Perspektywy dla polskiej gospodarki morskiej są duże, a sytuacja stale się poprawia. Obok aktywnej działalności portów oraz przedsiębiorstw z zaplecza logistycznego, kluczową rolę do odegrania będzie miało państwo. Władze w coraz większym stopniu zaczynają dostrzegać szansę jaką jest dla Polski transport intermodalny i szeroko rozumiana gospodarka morską, co pozwala

## Nadzieję na szybkie zmiany, które powinny przynieść wymierne efekty dla polskich portów i zaplecza kontenerowego, daje powołana niedawno z inicjatywy Ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Rada ds. Transportu Intermodalnego.

mi w ustawie o ruchu drogowym, na co niejednokrotnie zwracali uwagę przedstawiciele branży. Konieczna jest też dalsza liberalizacja polityki celnej oraz rozwój infrastruktury kolejowej i terminali przeładunkowych.

Nadzieję na szybkie zmiany, które powinny przynieść wymierne efekty dla polskich portów i zaplecza kontenerowego, daje powołana niedawno z inicjatywy Ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Rada ds. Transportu Intermodalnego. Nowy organ ekspercki ma zbadać bolączki dręczące sektor intermo-

z jeszcze większym optymizmem patrzeć w przyszłość. Wszystko wskazuje na to, że płyniemy w dobrym kierunku. ◀

**Tomasz Szmid,**  
prezes zarządu Balticon SA

- 1 Dane z oficjalnych statystyk Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.
- 2 Na podstawie wypowiedzi Piotra Frąckowiaka, intermodal managera Baltic Container Terminal w Gdyni dla portalu Rynekinfrastruktury.pl
- 3 Dane z oficjalnych statystyk Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście.

## „Na Osi” w maju

Chociaż w niektórych odcinkach śniegu i lodu nie zabraknie, mamy nadzieję, że mimo to maj będzie gorący. Tak samo jak potrawy gotowane przez kucharza z fajery, który przez cały miesiąc będzie w naszym programie prezentował proste dania dla kierowców.

Zapraszamy przed telewizory do oglądania kolejnych odcinków programu „Na Osi”<sup>™</sup>, nadawanych na antenie telewizji TVN Turbo. Będzie smakowicie, emocjonująco i naprawdę wiosennie! Premiery w każdą sobotę o 14:00!

Powtórki programu emitowane są w każdą sobotę o 22:30, niedzielę o 14:55 oraz wtorek o 23:30.

### 4. Maja

- Kierowca z garnkiem
- Premiera nowego Atego
- Truck show w Ciney
- MAN na „łyżwach”

### 11. Maja

- Mistrz patelni
- Gadżety w nowym FH
- Jubileusz firmy HIAB
- Trucks on Ice I

### 18. Maja

- Zestaw śniadaniowy
- Wyjątkowy Unimog U20
- Szkolenia ODTJ Delta
- Trucks on Ice II

### 25. Maja

- Kartoflowa niespodzianka
- MAN TGX Euro 6
- Nowe Volvo FM
- Actrosy we Frankfurcie

Oprócz tego, w każdym programie przegląd najświeższych i najciekawszych informacji branżowych, czyli Stroboskop. Na pytania widzów odpowiadają: młodszy aspirant Janusz Bereszczczyński z KMP w Opolu, starszy kontroler transportu drogowego Agnieszka Dyktyńska-Malejki z WITD w Opolu oraz mecenas Wojciech Fraszek. Program prowadzi Piotr Zelt.

Więcej na [www.naosi.pl](http://www.naosi.pl) raz na [facebook.com/ProgramNaOsi](https://www.facebook.com/ProgramNaOsi)

**tvn turbo**



Kontakt z redakcją Na Osi:  
tel. (77) 464 02 08,  
mail: [naosi@poczta.onet.pl](mailto:naosi@poczta.onet.pl)  
ul. Nowowiejska 45  
46-073 Chróstcina

## Biała Księga Kolei

# Coraz mniej czasu dla PKP

Problemy polskiej kolei mają genezę systemową – wynikają z wieloletnich zaniedbań, ograniczeń finansowych, braku pomysłu decydentów na kolej i w znacznej części również z niechęci do zmian środowiska. Taką diagnozę stawia „Biała Księga Kolei” przygotowana przez Instytut Jagielloński. Depeszę na ten temat zamieściła agencja ISBnews.

**P**olska kolej przeszła najlepszy okres do przeprowadzenia prywatyzacji. W obecnej sytuacji rynkowej każda próba uzdrowienia sytuacji w tej branży będzie znacznie trudniejsza do zrealizowania – napisali w „Białej Księdze” eksperci Instytutu Jagiellońskiego.

Według nich, w pierwszej kolejności konieczne jest ustabilizowanie poziomu opłat za dostęp do torów. Opłaty pobierane w Polsce są bowiem jednymi z najwyższych w Europie i z roku na rok rosną w sposób trudny do przewidzenia. Stanowią one około 30% kosztów ponoszonych przez przewoźników. W 2012 r. wzrosły o 4,8%.

- Kolej powinna być usługą sieciową. Tego w Polsce nie ma, jest za to brak koordynacji. Liczyłbym również na dobre analizy, które tory likwidować, żeby kolej w Polsce nie stała się transportem od hubu do hubu. Ponadto wyzwania w skali europejskiej są ogromne, zwłaszcza w obliczu ambicji kolei niemieckich. Nie wykorzystano wcześniej wszystkich okazji do wprowadzenia zmian, poza PKP Cargo – stwierdził Paweł Lesiak ze Szkoły Głównej Handlowej.

### Konieczne trudne decyzje

Uporządkowanie sytuacji w samej Grupie PKP, to zdaniem Instytutu Jagiellońskiego, jedna z istotnych spraw.

- Konieczna jest daleko idąca restrukturyzacja i reorganizacja Grupy PKP, co przełoży się na wzrost sprawności jej funkcjonowania i zmniejszenie kosztów, a także prywatyzacja wybranych spółek – czytamy w „Białej Księdze”.

Kolejnym czynnikiem, na który zwraca uwagę IJ, związany jest z optymalizacją sieci połączeń. Eksperci uważają, że konieczna jest rewizja połączeń obsługiwanych przez kolejowe spółki, a więc ograniczenie kursujących składów na trasach remontowanych oraz zamknięcie nierenownych linii kolejowych, by nie generować zadłużenia.

W ich ocenie wieloletnie opóźnienia przy podejmowaniu najbardziej strategicznych decyzji dotyczących spółek z grupy PKP spowodowało, że ich sytuacja nie uległa znacznej poprawie, a w większości przypadków się pogorszyła.

- W obliczu zapowiadanego na 2019 rok czwartego pakietu kolejowego, jeśli nie zostaną podjęte działania racjonalizujące sytuację PKP, firma po prostu przepadnie. Rację mają eksperci Instytutu Jagiellońskiego, że stracono wcześniej wiele



czasu na konieczne działania. Jednak wiąże nadzieje z prezesem Jakubem Karnowskim, który już przeprowadził posunięcia organizacyjne i oszczędnościowe, które napawają ostrożnym optymizmem – podkreślił prezes Krajowej Izby Gospodarczej (KIG) Andrzej Arendarski.

Szef KIG jako przykład udanej restrukturyzacji wskazuje PKP Cargo. Jego zdaniem jest to precedens, który pokazuje, że można na kolei podejmować trudne decyzje i zrobić konkurencyjną firmę.

- Spółka PKP Cargo, która stawiana jest za wzór, mogłaby zapewne rozwijać się jeszcze szybciej, gdyby wcześniej weszła na GPW, pozyskując przy okazji niezbędny kapitał. Środki te spółka mogłaby przeznaczyć m.in. na skuteczną ekspansję i aktywizację na sąsiednie rynki – uważa prezes IJ Marcin Roszkowski.

### Uporządkować rynek przewozów regionalnych

Według Instytutu Jagiellońskiego do najważniejszych wyzwań stojących przed branżą kolejową należy m.in. uporządkowanie rynku przewozów regionalnych.

- Rynek ten wymknął się marszałkom spod kontroli i konieczna może okazać się ingerencja ministra odpowiedzialnego za transport, który formalnie jest organizatorem przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych – podkreślają eksperci w „Białej Księdze Kolei”.

W ich opinii, potrzebna jest także zmiana sposobu finansowania remontów i bieżącego utrzymania torów. Konieczny jest powrót do koncepcji kontraktów podpisywanych między rządem a PKP PLK, co pozwoliłoby na obniżenie opłat pobieranych od przewoźników.

Kolejne wyzwanie związane jest z systemem dotowania kolei, która zdaniem autorów raportu jest elementem służby publicznej – na całym świecie dotowanym przez państwo. Jeżeli kolej ma pozostać ogólnie dostępnym środkiem transportu, takie dotacje muszą zostać utrzymane, jednak należy usprawnić mechanizm przyznawania tych środków.

- Zwracam uwagę, że nowa runda finansowania unijnego sprawia, że będą ogromne środki na inwestycje. Pozostaje kwestia przygotowania do ich zagospodarowania. Sprawa zaczyna się od infrastruktury i modernizacji linii. Każdy z chęcią wsiądzie do pociągu jadącego z Gdańska do Warszawy poniżej 3 godzin, zamiast 6, jak ma to miejsce obecnie. Otwartą kwestią jest zagadnienie Przewozów Regionalnych. Pojawił się projekt rządowy, który przewiduje ich podział i znalezienie potencjalnych inwestorów. To perspektywiczna propozycja, która może docelowo wręcz zwiększyć konkurencję na rynku przewozów regionalnych – podsumowuje prof. Włodzimierz Rydzkowski z Uniwersytetu Gdańskiego. ◀

ISBnews

## Transport i Rozwój. Czas na Europę Bałtycką

# Projekt „Bothnian Green Logistic Corridor”

W wydaniu „TSL-Biznes 5/2012” przedstawiliśmy informację: Transport i Rozwój. Czas na Europę Środkową. Projekt „South-North Axis”. Obecnie wykażemy, jak połączyć potencjały Europy Środkowej i Wschodniej oraz Europy Bałtyckiej. Polska, należąc całym swoim terytorium do obu regionów europejskich, ma historyczną szansę wykorzystać tak strategiczne położenie.



Wojciech Szczurek

Projekt „SoNorA” z Programu „Europa Środkowa” wskazał na potencjał Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk. Jego „północnym gateway” są porty w Gdyni i Gdańsku. Partnerami tego projektu, współpracującymi z Gdynią, były też regiony skandynawskie: Nordland w Norwegii i Blekinge w Szwecji.

Powstała „masa krytyczna” dla Stowarzyszenia Regionów Polskich Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Zapoczątkowaliśmy rozwój multimodalnej „Doliny Logistycznej” dla portu gdynińskiego – na obszarze 6 gmin.

Informacja obejmowała także cele projektu „Bothnian Green Logistic Corridor” z Programu „Region Morza Bałtyckiego”. Projekt ten ma przesunąć „biegun północny” korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk do arktycznych regionów Skandynawii, bogatych w surowce. Skandynawska inicjatywa „Resources for Europe” wymaga innowacyjnych i wydajnych technologii transportowych i równoważenia eksportu z importem – dla eliminacji „pustych przebiegów”.

Cele te rozwija także projekt: „Autostrada Morska Gdynia-Karlskrona” – z udziałem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. i Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej. Przygotowywany jest teren pod publiczny terminal promowy. Będzie on mógł obsługiwać największe promy. Po stronie szwedzkiej powstaje terminal intermodalny w Alvesta i zmodernizowane połączenie kolejowe do Karlskrony.



Dojrzeła wizja łańcucha logistycznego **Korytarz A2A** – (Arctic-Adriatic).

To ważne inicjatywy. Umożliwią połączenie transskandynawskiego korytarza Nordland – Blekinge – z transkontynentalnym Korytarzem Kolejowym nr 5 – Gdynia-Adriatyk.

Korytarz ten powinien być oddany do użytku najpóźniej do 10 listopada 2015 r.

W projekcie BGLC mamy jeden cel strategiczny: multimodalne centrum logistyczne w strefie „Doliny Logistycznej”.

Rdzeniem centrum będzie terminal intermodalny. Pozyskaliśmy silne poparcie dla tej inicjatywy zarówno portu, jak i jego użytkowników i klientów a także naukowców.

Pragniemy rozwijać współpracę z resortem transportu, dla uzgodnienia kluczowych kwestii. **Pierwszą z nich** jest status dróg, prowadzących do portowych przejść granicznych.

Standardem polskim jest, aby drogi te miały status dróg krajowych.

Standardem europejskim jest, aby port morski należący do sieci TEN-T (np. Gdynia) miał lądową dostępność komunikacyjną, odpowiadającą wymogom TEN-T.

Mamy projekt wdrożenia obu tych standardów.

Dlaczego nie znajduje poparcia?

**Drugą kwestią** jest stan stacji kolejowej Gdynia-Port. Pominięcie koniecznej modernizacji tej stacji, w projekcie „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015”, wykluczy terminowe oddanie do użytku Europejskiego Korytarza Kolejowego nr 5.

Kwestie te będą kluczowymi tematami w debacie, jaka miasto Gdynia przygotowuje w dniu 22 maja 2013 r. w Amber Expo w Gdańsku.

Serdecznie zapraszam do uczestnictwa. ◀

**dr Wojciech Szczurek**  
prezes Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej, prezydent Gdyni



# Przybliżamy systemy e-myta: Czechy

Wspólnie z ekspertami DKV Euro Service, na łamach TSL Biznes, przedstawiamy kolejną odsłonę cyklu „Przybliżamy systemy e-myta”. Tym razem pokażemy jak sprawnie radzić sobie z opłatami drogowymi u naszych południowych sąsiadów. W Czechach działa system elektronicznego poboru myta o nazwie Myto CZ.



**K**luczowym elementem systemu Myto CZ jest urządzenie pokładowe Premid. System działa na bazie nowoczesnej technologii mikrofalowej. Od 1 stycznia 2007 r. obowiązuje na wszystkie pojazdy o masie od 3,5 tony (wcześniej od 12 ton) i obejmuje autostrady oraz wybrane drogi krajowe. Wysokość opłat zależy od liczby przejechanych kilometrów, liczby osi oraz klasy Euro pojazdu. Płatności są naliczane

Wysokość myta można orientacyjnie obliczyć przy pomocy kalkulatorów myta, które znajdują się na stronie [www.premid.cz](http://www.premid.cz). Trasę możemy podzielić na dowolne odcinki, a poprzez ich zsumowanie ustalić tym samym ostateczną wysokość myta (wystarczy podać początkowy i końcowy punkt podróży).

Wygodnym sposobem liczenia myta w Czechach jest nowy kalkulator online

Premid, za pomocą którego możliwa jest komunikacja z automatycznym systemem pobierania opłat. Wyglądem przypomina stosowany w Polsce viaBOX. W urządzenie to należy wyposażyć wszystkie pojazdy podlegające opłatom drogowym (dotyczy to również samochodów zwolnionych od płacenia myta).

Urządzenie pokładowe jest bezpłatne. Otrzymuje się je po zapłaceniu kaucji zwrotnej w wysokości 1500 koron czeskich (ok. 54 euro za urządzenie) pobieranej przez czeskiego operatora. Kaucja zwracana jest po oddaniu nieuszkodzonego urządzenia.

Uwaga: W pojazdach z metalizowanymi szybami przednimi wymagane jest urządzenie pokładowe Premid plus wyposażone w antenę zewnętrzną.

Urządzenia można uzyskać i zarejestrować (zarówno w trybie pre-paid jak i post-paid) w punktach informacyjnych Premid (łącznie 15 na terenie Czech). Co ważne, zawarcie umowy w trybie post-paid możliwe jest tylko w punktach informacyjnych lub za pośrednictwem operatora kart paliwowych.

W mniejszych punkty dystrybucyjnych Premid, które rozmieszczone są na płatnych drogach i w ich pobliżu oraz na wybranych przejściach granicznych, kierowca może zarejestrować się i wypożyczyć urządzenie Premid dokonując przedpłaty (pre-paid). W punktach tego typu można zawrzeć tylko umowę w trybie pre-paid. Punkty dystrybucyjne są czynne przez całą dobę.

W punktach obsługi Premid można dodatkowo:

- wpłacić kaucję i odebrać urządzenie/a pokładowe Premid, wymienić



metodą pre-paid (przedpłata) oraz post-paid poprzez urządzenie Premid służące do elektronicznego poboru myta. Rozliczanie i fakturowanie opłat w obu systemach są możliwe za pośrednictwem wybranych operatorów kart paliwowych, np. DKV Euro Service.

## Ile zapłacić?

Opłaty drogowie wynoszą ok. 14 centów/km i są zależne od klasy emisji substancji szkodliwych i liczby osi. Podatek VAT od opłat drogowych w Czechach nie jest naliczany.

Wyróżniamy następujące klasy pojazdów:

- pojazdy: 3,5 - 7,5 t
- pojazdy: 7,5 - 12 t
- pojazdy: ponad 12 t

udostępniany przez operatora kart paliwowych DKV. Podobnie jak serwis Premid, podaje on wysokość łącznej opłaty drogowej w Czechach, nie ogranicza się jednak do tego jednego kraju. Po wpisaniu parametrów pojazdu można przy jego pomocy wyliczyć łączną wysokość opłat drogowych we wszystkich krajach tranzytowych. To istotne, bo prowadząc przewozy w Europie, przewoźnik nie musi rejestrować się do systemów myta działających w różnych technologiach i oferujących różne warunki rozliczeń.

## Premid na pokładzie

W celu rozliczenia czeskiego myta konieczne jest zamówienie urządzenia pokładowego



- je lub zwrócić łącznie z wnioskiem o zwrot kaucji,
- uregulować zaległe myto,
- uzyskać wypis transakcji opłat za ostatni miesiąc w formie dokumentu księgowego,
- uzyskać informacje na temat systemu pobierania myta,
- zgłosić problem techniczny urządzenia Premid, także jego zgubę lub kradzież,
- wpłacić kaucję i odebrać urządzenie/a pokładowe Premid, wymienić je lub zwrócić łącznie z wnioskiem o zwrot kaucji,
- uzyskać wypis transakcji myta za ostatni miesiąc w formie dokumentu księgowego,
- uzyskać informacje na temat systemu pobierania myta,
- zgłosić problem techniczny urządzenia Premid, także jego zgubę lub kradzież.

### Sposoby rozliczania opłat

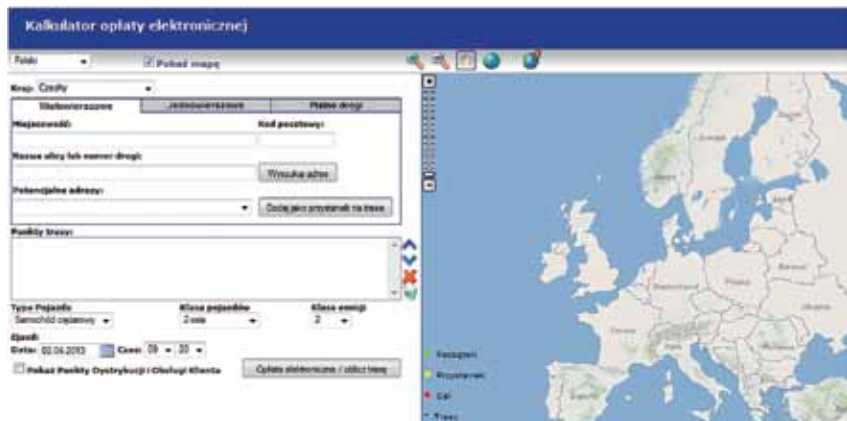
Wyróżniamy dwie typowe metody rozliczania opłat drogowych w Czechach: pre-paid i post-paid.

W przypadku przedpłaty myto płaci się poprzez doładowanie urządzenia pokładowego Premid przed wjazdem na płatną drogę, w punkcie dystrybucyjnym Premid. Doładowania można dokonać gotówką lub przy użyciu wybranych kart paliwowych.

Post-paid jest to płatność odroczone, kalkulowana na podstawie rzeczywiście przejechanych odcinków płatnych tras. Rejestracji w trybie post-paid można dokonać w punktach informacyjnych Premid lub za pośrednictwem operatorów kart paliwowych.

Rozliczenia opłat drogowych za pośrednictwem operatorów kart paliwowych mają istotną zaletę – ograniczają do minimum formalności jakie przewoźnik musi wypełnić, aby móc rozliczać opłaty w poszczególnych systemach działających w Europie. Operatorzy kart niezależnych, jak DKV Euro Service, są też najlepszym źródłem informacji na temat warunków rejestracji w różnych systemach i aktualnych stawek opłat. W przypadku Czech DKV oferuje rozliczenia zarówno w trybie pre-paid jak i post-paid.

Wsparcie operatora kart zapewnione jest na etapie rejestracji oraz rozliczenia opłat. Kierowcy mogą też korzystać z licznych usług dodatkowych, jak pomoc drogowa, serwisy cz myjni. Karty paliwowe są szczególnie wygodne dla przewoźników podróżujących po wielu krajach Europy, którzy cenią sobie



Wygodnym sposobem liczenia myta w Czechach jest nowy kalkulator online udostępniany przez operatora kart paliwowych DKV. Podobnie jak serwis Premid, podaje on wysokość łącznej opłaty drogowej w Czechach, nie ogranicza się jednak do tego jednego kraju.

oszczędność czasu (szybki proces rejestracji), minimum formalności (jedna faktura z różne typy opłat) oraz dostęp

opłaty drogowe ze wszystkich trzech krajów oraz wszelkie inne zakupy dokonane przez kierowcę na trasie przejazdu.

### Opłaty drogowe wynoszą ok. 14 centów/km i są zależne od klasy emisji substancji szkodliwych i liczby osi. Podatek VAT od opłat drogowych w Czechach nie jest naliczany.

do usług dodatkowych (system rabatów, narzędzia on-line).

Korzystanie z pomocy emitenta kart umożliwia też łatwe zarządzanie płatnościami w wielu krajach, dzięki dostępowi do internetowych programów do monitorowania transakcji, jak np. eReporting DKV. Pozwalają one kontrolować wydatki na e-myto poniesione w wielu krajach, łącznie z analizą kosztów tankowania. Dzięki temu przewoźnik, którego pojazdy podróżują np. po Polsce, Czechach i Słowacji, może w jednej aplikacji analizować wydatki na paliwo,

Dodatkowo, wszystkie opłaty poniesione w trasie (paliwo, serwis, myjnia, opłaty drogowe) są zestawiane w jednej, przejrzystej fakturze z kilkutygodniowym dniowym terminem płatności. Faktura może być wystawiana w euro i w złotychkach.

### Jak się rejestrować i płacić

W przypadku przedpłaty (pre-paid) kierowca zobowiązany jest dokonać rejestracji w jednym z punktów Premid.

### Sposoby płatności

Przedpłata (pre-paid)	Płatność w terminie późniejszym (post-paid)
Przed wjazdem pojazdu na płatną drogę na urządzeniu Premid musi zostać dokonana przedpłata.	Brak przedpłaty.
Przedpłatę można uiścić gotówką oraz kartą płatniczą lub paliwową po okazaniu urządzenia Premid w punkcie dystrybucyjnym lub informacyjnym.	Myto można opłacić za pomocą karty paliwowej
Rozliczenie transakcji użytkownik pojazdu otrzyma jedynie na żądanie – w punktach informacyjnych lub dystrybucyjnych Premid, po okazaniu urządzenia.	Na podstawie umowy z operatorem elektronicznego systemu pobierania myta lub pośrednikiem (operator kart paliwowych) użytkownik pojazdu otrzymuje regularne faktury z rozliczeniem transakcji według poszczególnych urządzeń Premid oraz według dat.
Myto jest odliczane z przedpłaty podczas każdego przejazdu przez bramkę. Przedpłata przed wyczerpaniem musi zostać uzupełniona.	Opłata podczas każdego przejazdu przez stację pobierania opłat zostaje odnotowana w systemie i rozliczona na końcu ustalonego okresu rozliczeniowego. Urządzenia Premid nie trzeba doładowywać.
Podczas wydania urządzenia Premid pobierana jest kaucja. Zostaje ona zwrócona w przypadku zwrotu nieuszkodzonego urządzenia Premid. Jednocześnie zostaje zwrócona nadpłata zapłaconego myta.	W przypadku płacenia za pośrednictwem kart paliwowych, kaucję uiszcza się z konta tej karty. Kaucja zostaje zwrócona w fakturze, po zwrocie nieuszkodzonego urządzenia Premid.

Myto płaci się z góry, poprzez doładowanie urządzenia Premid jeszcze przed wyruszeniem w trasę. Doładowanie urządzenia Premid możliwe jest zarówno w punktach informacyjnych Premid, jak i w punktach dystrybucyjnych zlokalizowanych przy wjeździe na płatne odcinki dróg. Kwota wykorzystywana jest podczas jazdy. Opłaty można wnieść w gotówce lub dopuszczalnymi kartami płat-

## Rejestracja w punktach Premid

**Wariant 1:** Opłacenie urządzenia Premid bezpośrednio w punkcie informacyjnym Premid (rozliczanie opłat w trybie pre-paid lub post-paid).

Pre-paid - w ramach płatności pre-paid opłatę za urządzenie Premid reguluje się z góry poprzez doładowanie (kartą DKV lub gotówką), jeszcze przed wyruszeniem

## Korzystanie z pomocy emitenta kart umożliwia też łatwe zarządzanie płatnościami w wielu krajach, dzięki dostępowi do internetowych programów do monitorowania transakcji, jak np. eReporting DKV.

niczymi oraz paliwowymi (w tym karta paliwowa DKV).

Przy ustalaniu wysokości doładowania trzeba się liczyć z tym, że przy obniżeniu stanu kredytu poniżej 600 CZK, urządzenie podczas przejazdu przez stację pobierania opłat będzie sygnalizowało kierowcy potrzebę ponownego doładowania kredytu.

Warunkiem korzystania z systemu post-paid jest uprzednie zawarcie umowy użytkownika pojazdu z operatorem elektronicznego systemu poboru myta. Można to zrobić w punktach informacyjnych Premid lub za pośrednictwem operatora kart paliwowych.

### Z DKV łatwiej

Rejestracja bezpośrednio w DKV Euro Service umożliwiła płatność w trybie post-paid:

Metoda ta sugerowana jest regularnym użytkownikom czeskich dróg. W przypadku płatności typu post-paid opłaty drogowe są rejestrowane na urządzeniu Premid podczas przejazdów przez bramki autostrad, a następnie regulowane za pośrednictwem DKV z chwilą opuszczenia płatnego odcinka drogi. W kilka dni po złożeniu zamówienia wysłana zostaje informacja o tym, kiedy można odebrać urządzenie Premid w jednym z punktów dystrybucji.

Rejestracja jest bezpłatna. W celu zamówienia usługi należy wypełnić odpowiednie formularze:

- wniosek rejestracyjny,
- dane teleadresowe,
- rejestracja pojazdu,
- należy dołączyć kopie dowodów rejestracyjnych i klasy emisji spalin,
- należy dołączyć aktualny wyciąg z rejestru handlowego (nie starszy niż 3 m-ce) oraz kopię dowodu osobistego osoby podpisującej wniosek.

w trasę. Kwota wykorzystywana jest podczas jazdy. Minimalne doładowanie wynosi 500 CZK (ok. 15 euro), a maksymalne 15000 CZK (ok. 500 euro). W tym celu potrzebne są: dokumenty pojazdu wraz z potwierdzeniem klasyfikacji wg emisji zanieczyszczeń, dowód osobisty, prawo jazdy oraz karta DKV ważna dla danego pojazdu.



Post-paid – opłaty drogowe są rejestrowane podczas przejazdów przez bramki autostrad, następnie opłacane kartą DKV w chwili zjazdu z płatnej drogi, a finalnie rozliczane są na fakturze od DKV. Potrzebne są w tym celu: karta DKV danego pojazdu oraz kopie dokumentów pojazdu wraz z potwierdzeniem jego klasyfikacji wg emisji zanieczyszczeń, numer NIP, aktualny wyciąg z rejestru handlowego z ostatnich 3 miesięcy (podpisany przez wystawiający go urząd) oraz kopia dowodu osobistego osoby składającej podpis.

Osoba uprawniona musi podpisać wypełniony formularz post-paid w jednym z punktów informacyjnych Premid.

**Wariant 2:** Opłacenie urządzenia Premid w jednym z punktów dystrybucyjnych Premid położonych przy autostradach (rozliczanie tylko post-paid).

W celu rozliczania opłat, operator kart DKV wymaga tych samych dokumentów, co w przypadku płatności pre-paid rejestrowanych w punktach informacyjnych Premid. Punkty te znajdują się bezpośrednio przy autostradach.

## Kontrole na bieżąco

Do kontroli opłacenia wykorzystywane są przenośne i mobilne urządzenia kontrolne, które znajdują się na płatnych odcinkach dróg. System kontrolny elektronicznego systemu pobierania myta jest czynny przez całą dobę i automatycznie identyfikuje wszystkie pojazdy, u których stwierdzono nieprawidłowości w naliczaniu myta (zostało ono naliczone częściowo lub w ogóle). W przypadku powstania takich niezgodności, poinformowany zostaje patrol mobilny.

Na płatnych odcinkach dróg znajdują się stacje kontrolne, które są wyposażone w aparaturę do kontroli pojazdów. Jeżeli zostanie stwierdzona niezgodność, informacja taka zostaje przekazana do centrum kontroli elektronicznego systemu pobierania myta łącznie z automatycznie zrobionym zdjęciem odpowiedniego samochodu. Jeżeli popełniono wykroczenie, wynik zostanie przesłany mobilnym patrolom.

Kontrole mobilne przeprowadzają pracownicy Generalnego Urzędu Celnego Republiki Czeskiej, posiadający uprawnienia do zatrzymywania skontrolowania niezgodności, a w przypadku wykroczeń – do wystawiania mandatów karnych, wszczęcia postępowania administracyjnego, ewentualnie odstawienia pojazdu. Kierowcy muszą więc liczyć się ze znaczną zwłoką i komplikacjami. Pracownicy mobilnych patroli mają nieograniczone

## Wygodnym sposobem liczenia myta w Czechach jest nowy kalkulator online udostępniany przez operatora kart paliwowych DKV.

czasowo dostęp do informacji dotyczących niezgodności. Pojazd więc może być zatrzymany nawet po długim okresie od czasu powstania niezgodności.

Oprócz patroli mobilnych i urządzeń stacjonarnych istnieją również przenośne urządzenia kontrolne, które mogą być również wykorzystane do kontroli na różnych odcinkach tras. ◀

KK

# Przyszłościowe zarządzanie z Soloplan

Producent i dostawca rozwiązań w zakresie oprogramowania dla transportu, spedycji i logistyki, firma Soloplan, zaprezentuje na targach transport logistic w Monachium, (które odbędą się w terminie 4 do 7 czerwca 2013) pod hasłem „Spojrzenie w przyszłość”, pierwszy prototyp systemu do zarządzania transportem CarLo na bazie systemu operacyjnego Windows 8.

Oprogramowanie oferuje nowe podejście w kwestii indywidualizacji profili użytkowników. Każdy użytkownik będzie mógł jeszcze łatwiej i w sposób bardziej transparentny oznaczyć i wybrać najważniejsze dla niego funkcje. Ponadto, w przyszłości będzie można obsługiwać CarLo również przez ekran dotykowy. Kolejną alternatywą jest bezdotykowe sterowanie Kinect (kontroler ruchu), które do chwili obecnej znane jest z konsoli do gier. Prezentacje nowego, ergonomicznego projektu będą się odbywały na stoisku firmy Soloplan codziennie o godz. 10:00, 12:00, 14:00 oraz 16:00. Firma Soloplan wystawia się w hali B2 na stoisku 505/606.

jakości odzwierciedlające wszystkie procesy transportowo-spedycyjne. Spektrum sięga od realizacji zleceń transportowo-spedycyjnych po optymalne planowanie tras. Filozofia ta gwarantuje optymalną harmonię produktów i redukcję nakładów na implementację systemu. Ponadto, wykorzystywana przez wszystkie programy jedna, wspólna baza danych firmy Oracle wpływa na synergię i na ograniczenie do minimum nakładu czasu pracy poświęconego na wprowadzanie danych bazowych.

Firma Soloplan oferuje realizację projektów dokładnie dopasowanych do wymogów klientów. W uzgodnieniu ze wszystkimi uczestnikami projektu, firma



## Soloplan oferuje realizację projektów dopasowanych do wymogów klientów. W uzgodnieniu ze wszystkimi uczestnikami projektu, firma ustala najpierw jego plan, w którym określone są ramy czasowe i finansowe.

Podczas trwania targów zaprezentowane zostanie bezdotykowe dysponowanie, jak również bezdotykowa obsługa nowych funkcji menu. Zaprezentowanie nowych ergonomicznych możliwości ma wywołać dyskusję na stoisku firmy Soloplan na temat oprogramowania przyszłości. – *Rezultaty z rozmów odbytych podczas targów i wnioski z nich wypływające będą miały wpływ na dalszy rozwój oprogramowania CarLo* – mówi Wolfgang Heidl, właściciel firmy Soloplan. Bezdotykowe sterowanie jest możliwe na przykład podczas dysponowania na dużym ekranie ściennym – taka jest wizja. Nadchodząca generacja CarLo na bazie Windows 8 dodatkowo przekonuje przejrzystym interfejsem z typowymi prostokątnymi symbolami w formie ikon. Dzięki temu CarLo stwarza możliwość jednocześnie korzystanie z ekranu dotykowego i myszki.

### Spektrum korzyści

Cała gama produktów CarLo firmy Soloplan, to oprogramowanie najwyższej

ustala najpierw jego plan, w którym określone są ramy czasowe i finansowe. Oprogramowanie CarLo oraz jego komponenty nadają się dla przedsiębiorstw różnej wielkości, działających zarówno na terenie jednego kraju, jak i tych o zasięgu międzynarodowym. Interfejsy systemu są wielojęzyczne, a szerokie zarządzanie prawami kontrahenta i użytkownika umożliwia zastosowanie go w firmach transportowych, posiadających wiele oddziałów oraz o strukturze koncernu.

### Kompleksowe rozwiązania

Firma Soloplan jest jednym z wiodących dostawców oprogramowania wyspecjalizowanych w oprogramowaniu dla transportu, spedycji i logistyki. Zakres oferowanych produktów obejmuje standardowe oprogramowanie dla całej branży transportowej. Głównym produktem jest system do zarządzania transportem CarLo, obejmujący planowanie transportu, graficzną dyspozycję, automatyczne planowanie tras,

telematykę, CRM, rozliczanie transportów dla spedycji, zarządzanie magazynem, zarządzanie taborem i planowanie tras. Ponadto CarLo posiada certyfikat na interfejs do oprogramowania SAP oraz innych systemów finansowo-księgowych czy ERP.

Centrala firmy znajduje się w Niemczech w Kempten (Allgäu). Sprzedaż i obsługa serwisowa prowadzona jest na terenie Niemiec, bezpośrednio z Centrali, natomiast na terenie Europy za pośrednictwem oddziałów i firm partnerskich. Biurowiec w Kempten oraz Katowicach zapewnia pracownikom nowoczesne miejsca pracy, a klientom pierwszorzędne pomieszczenia seminaryjne. Firma Soloplan zatrudnia ok. 110 pracowników w Niemczech, Polsce i Francji. Akademia Soloplan oferuje nie tylko działania dokształcające z zakresu systemów Soloplanu, lecz także organizuje indywidualne i dostosowane do potrzeb danej firmy seminaria szkoleniowe. ◀

KK

➤ Prezentacje nowego, ergonomicznego projektu – prototypu systemu do zarządzania transportem CarLo – będą się odbywały na targach transport logistic w Monachium, na stoisku firmy Soloplan codziennie o godz. 10:00, 12:00, 14:00 oraz 16:00. Firma Soloplan wystawia się w hali B2 na stoisku 505/606.

# Jakie wyzwania stoją przed transportem drogowym w Europie?

Wszystko wskazuje na to, że transport drogowy będzie się w dalszym ciągu rozwijał i przez najbliższe lata będzie stanowił główną metodę przewozu towarów w Europie. Jednak sektor drogowy nie jest jeszcze przygotowany do takiego wzrostu i do tej pory nie udało mu się sprostać bieżącemu zapotrzebowaniu w zrównoważony i oszczędny sposób. A jako że na unijne drogi każdego dnia wyjeżdżają miliony pojazdów ciężarowych, konieczna jest poprawa sytuacji. Jakie kierunki rozwoju transportu drogowego przewiduje Komisja Europejska? Redakcji TSL Biznes opowiada o tym Siim Kallas, wiceprzewodniczący KE odpowiedzialny za transport.



Siim Kallas

Okolo 20% emisji CO<sub>2</sub> w UE pochodzi z transportu drogowego, przy czym za 25% odpowiadają pojazdy ciężarowe. Pomimo pewnych osiągnięć w zakresie efektywności paliwowej pojaz-

Mimo że unijni producenci pojazdów ciężarowych sytuują się wśród światowych liderów w dziedzinie projektowania inteligentnych i innowacyjnych pojazdów, konkurencja z innych części świata wpro-

osiemdziesiątych, Europejczycy mogą pozostać w tyle, gdyż nie mają możliwości dokonywania postępów.

## Przepisy blokują rozwój

Obecne przepisy określające parametry pojazdów wymagają jak najszybszej aktualizacji w celu uwzględnienia najnowszych osiągnięć technologicznych. Istnieje również kilka innych korzyści. Oprócz promowania koncepcji polegającej na łączeniu różnych środków transportu w celu zwiększenia wydajności, unowocześnienie przepisów umożliwi zmniejszenie zużycia paliwa przez pojazdy ciężarowe, obniży koszty operacyjne dla przewoźników, a także przyczyni się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń.

Zmiany, których wprowadzenie planuje Komisja Europejska, umożliwią producentom pochodzącym z naszego kontynentu projektowanie i produkcję nowych europejskich „ciężarówek przyszłości”, które mogłyby następnie być sprzedawane na całym świecie i mogłyby stanowić punkt odniesienia dla producentów z innych państw. Będzie to nie tylko atrakcyjna możliwość dla przedsiębiorców, lecz również okazja do utworzenia nowych miejsc pracy, co w obu przypadkach będzie korzystne dla europejskiej gospodarki.

W pierwszej kolejności chcemy ułatwić wprowadzenie bardziej aerodynamicznych pojazdów w celu zwiększenia ich efektywności energetycznej i zmniejszenia zużycia paliwa, zwłaszcza dzięki zastosowaniu tylnych spojlerów i nowego kształtu kabiny. Podczas jazdy samochodem ciężarowym przy stałej prędkości, na płaskiej poziomej drodze, ok. 40% zużytego paliwa jest wykorzystywane do pokonania oporu powietrza, które spowalnia pojazd.

## Ze względu na obecne przepisy, które częściowo pochodzą z lat osiemdziesiątych, europejscy producenci pojazdów mogą pozostać w tyle, ponieważ nie mają możliwości dokonywania postępów.

dów ciężarowych, jakie uzyskano w ostatnich latach, emisje z pojazdów ciężarowych są coraz większe, głównie z powodu wzrostu natężenia drogowego ruchu towarowego.

wadziła już na rynek pojazdy ciężarowe o bardziej aerodynamicznym kształcie i wyposażeniu. Ze względu na obecne przepisy, które częściowo pochodzą z lat



fot. Mercedes-Benz

Dziś nawet jedna trzecia kontrolowanych pojazdów jest przeciążona, co zagraża bezpieczeństwu, powoduje uszkodzenia dróg i kosztuje europejskich podatników ok. 950 mln euro rocznie. Niektóre kraje przyskają jednak oko na wykroczenia „swoich” przewoźników, przez co mogą oni uzyskać większe korzyści od pozostałych – to zaburza rynkową konkurencję, dlatego ważne jest zapewnienie sprawiedliwego i spójnego stosowania przepisów.



fot. MAN Trucks

Zmiany umożliwią projektowanie pojazdów ciężarowych o bardziej zaokrąglonym kształcie, odmiennym od dotychczas stosowanego modelu o ostrych krawędziach. Przyczepy i naczepy, które zwykle odpowiadają za 50% oporu powietrza w wypadku dalekobieżnych pojazdów ciężarowych, będą wyposażone w urządzenia aerodynamiczne.

### Oszczędność dla środowiska... i kieszeni

Działania te mogą przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa nawet o 10%, nie wpływając jednocześnie na pojemność ładunkową. Zmiany te są istotne pod względem gospodarczym i środowiskowym, ponieważ energia

*Takich ciężarówek na razie w Europie nie zobaczymy, bowiem nie spełniają one obowiązujących przepisów (zwłaszcza limitów wymiarowych). Komisja Europejska planuje jednak wprowadzenie zmian, które umożliwią europejskim producentom projektowanie i produkcję „ciężarówek przyszłości” o znacznie mniejszym oporze aerodynamicznym (i tym samym mniejszym zużyciu paliwa i emisji spalin).*

dowych (w celu umożliwienia wyposażenia ich w cięższe baterie) mamy nadzieję zachęcić użytkowników do korzystania z bardziej przyjaznych dla środowiska systemów napędu w przypadku pojazdów ciężarowych i autokarów.

Przewoźnicy z UE będą również mieć możliwość dostosowania się do zmian zachodzących w światowych normach dotyczących konteneryzacji, ponieważ we wniosku zezwala się na łatwiejsze przewożenie kontenerów o długości 45 stóp między statkami, pojazda-

### Dla uczciwych

Ważne jest również zapewnienie sprawiedliwego i spójnego stosowania przepisów. Na dzień dzisiejszy istnieją duże różnice, jeśli chodzi o egzekwowanie przepisów w poszczególnych państwach na tym bardzo konkurencyjnym rynku. Oznacza to, że część przewoźników, którzy poprzez działania na pograniczu prawa maksymalnie wykorzystują ładowność, mogą uzyskać znaczne korzyści. Kontrole drogowe wykazują, że nawet jedna trzecia kontrolowanych pojazdów jest przeciążona, co powoduje uszkodzenia dróg, stanowi naruszenie bezpieczeństwa i kosztuje podatnika ok. 950 mln euro rocznie.

Oprócz zwiększenia liczby kontroli przeprowadzanych przez organy krajowe, wprowadzone zostaną pokładowe urządzenia ważące, połączone z cyfrowym tachografem i punktami pomiaru ciężaru na głównych drogach, co zapewni większą spójność kontroli w poszczególnych krajach.

Badania naukowe i innowacje są kluczem do utrzymania konkurencyjności, która umożliwi europejskiemu sektorowi transportu utrzymanie wiodącej roli pod względem rozwoju technologicznego oraz czołowej pozycji na rynku światowym. Aby to ułatwić, potrzebne jest nam odpowiednie otoczenie prawne. W sektorze drogowym aktualizacja przepisów dotyczących masy i wymiarów pojazdów pozwoli na zwiększenie efektywności energetycznej, a przez to zapewni zwiększenie trwałości zasobów, utrzymanie konkurencyjności i zwiększenie bezpieczeństwa. Korzyści z wprowadzenia zmian odniosą obywatele i przedsiębiorstwa UE, jak również całe środowisko. ◀

**Siiem Kallas,**  
wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej  
odpowiedzialny za transport

## W pierwszej kolejności chcemy ułatwić wprowadzenie bardziej aerodynamicznych pojazdów w celu zwiększenia ich efektywności energetycznej i zmniejszenia zużycia paliwa, zwłaszcza dzięki zastosowaniu tylnych spojlerów i nowego kształtu kabiny.

zużywana na potrzeby transportu w UE w 96% pochodzi z ropy i produktów ropopochodnych. Zmiany te pozwolą również zaoszczędzić około 5 tys. euro rocznie na kosztach paliwa w wypadku typowego pojazdu ciężarowego, pokonującego w tym czasie 100 tys. km.

Dzięki zaokrąglonym kabinom kierowcy będą mieć lepszą widoczność, co każdego roku przyczyni się do uratowania życia 300-500 użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, takich jak piesi i rowerzyści. Możliwe więc będzie obniżenie o 10% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE z udziałem pojazdów ciężarowych.

Poprzez zwiększenie maksymalnej masy pojazdów elektrycznych i hybry-

mi drogowymi i pojazdami kolejowymi, podczas gdy obecnie na ich transport drogowy potrzebne jest specjalne zezwolenie.

Kontenery te coraz częściej stosowane są jako standardowe kontenery w transporcie dalekomorskim i mimo, że stanowią jedynie 2-3% całkowitego rynku kontenerów w Europie, udział ten szybko rośnie. Z portów UE są one często przewożone do miejsca przeznaczenia kolejną, żegluga morską bliskiego zasięgu lub za pomocą śródlądowych dróg wodnych, ale transport z portu do kolejnego punktu transportowego, jak również na ostatnim odcinku trasy, odbywa się zazwyczaj z zastosowaniem transportu drogowego.



## Na styku światów

Krone uruchomiło nową i bardzo nowoczesną fabrykę nacze w Tire koło Izmiru. Dlaczego wybrało akurat Turcję?

**I**nwestycja pochłonęła 35 milionów euro. Jest spółką joint venture firm Krone i Doğu Otomotiv, które posiadają odpowiednio 51 i 49% udziałów. Fabryka nosi oficjalną nazwę Krone Doğu Treyler A.Ş. i obecnie jest najnowocześniejszym obiektem produkcyjnym

na najbliższy rok przewiduje wyprodukowanie 2 tys. nacze.

### Nowe kierunki

Miasto Tire znajduje się około 90 km na południowy wschód od Izmiru, drugiego

położenia fabryki. Przede wszystkim zauważył, że: – *Turcja jest częścią Europy, kontynentu europejskiego i jednym z najważniejszych rynków. Należy do najszybciej rozwijających się gospodarek i depcze po piętach Chinom: zajmuje drugie miejsce. Zarazem jest równie konkurencyjna,*



*Skrzyniowa, odkryta Profi Liner BS ma zaspokoić zapotrzebowanie z rynku wewnętrznego. Tego typu pojazdy są powszechnie wykorzystywane do przewozu materiałów budowlanych.*

w organizacji Krone. Zajmuje powierzchnię 187 405 m<sup>2</sup>, z czego pod dachem znalazły się 23 274 m<sup>2</sup>. Wyposażona jest we własną linię kataforezy, a powstające pojazdy są zabezpieczane antykorozyjnie równie starannie, co w niemieckim zakładzie w Werlte. Zdolności produkcyjne sięgają 10 tys. pojazdów rocznie. Docelowo ma tu pracować 200 osób. Na razie zatrudnienie wynosi 1/3 tej liczby, a plan

### Naczepy wytwarzane w Turcji mają należeć do produktów klasy Premium, tak jak ich odpowiedniczki z Niemiec.

co do wielkości po Stambule portu handlowego Turcji, położonego nad Morzem Egejskim. Zaledwie 35 km dzieli Tire od Selçuk, lepiej znanego pod starożytną nazwą Efez. Co roku przybywają tu tysiące turystów. W pobliżu jest urokliwe wybrzeże, doskonałe do wypoczyniania. Izmir ma duże, międzynarodowe lotnisko. Region jest rozwinięty i bogaty w infrastrukturę zapewniającą dobre warunki zarówno przyjeźdnym, jak i mieszkańcom. Są tu nie tylko dobre drogi, hotele i restauracje, ale również opieka medyczna i szkoły, w tym wyższe. W Izmirze jest kilka uniwersytetów i politechnika.

Budowa zakładu w Turcji była planowana już w 2009 r. Jednak kryzys spowodował, że odłożono inwestycję na lepsze czasy. O rezygnacji nie było mowy. Podczas oficjalnego otwarcia 25 marca 2013 r. Bernard Krone, prezes zarządu firmy Krone, obszernie mówił o zaletach

jeśli chodzi o warunki do inwestowania. Bardzo szybko otrząsnęła się ze skutków kryzysu. Rok 2009 przyniósł spadek tureckiego PKB o 5%, ale już w 2010 nastąpił



*Acan Aclar prezes rady nadzorczej Doğu Otomotiv, Bernard Krone i przedstawiciel władz regionu Tire, pan Hüseyin Ergi dokonali uroczystego otwarcia fabryki.*

wzrost gospodarczy o 8,9%, który znalazł kontynuację w następnych latach. Po trzech kwartałach 2012 Turcja osiągnęła wzrost PKB równy 8,2%.

Tutejsze banki są poddane dość ścisłemu nadzorowi i bez poważniejszych szkód zniosły światowy kryzys sektora finansowego. Żaden z nich nie upadł. Popyt jest stymulowany przez olbrzymi rynek wewnętrzny, a sąsiednie kraje stoją u progu boomu ekonomicznego. Populacja Turcji jest młoda, średnia wieku nie przekracza 25 lat. Ponadto rząd przyjął ambitny plan rozwoju do roku 2023, gdy Republika Turcji będzie obchodzić stulecie. Pewne znaczenie, nie tylko psychologiczne, miała obecność innych firm niemieckich. Działają tu między innymi fabryki MAN-a i Mercedesa.

Turcja stanowi wrota do Azji, w tym do dynamicznie rozwijających się Indii, Półwyspu Arabskiego oraz do Afryki Pół-

wyrobów opuszczających fabrykę musi spełniać wysokie standardy Krone. Naczepy wytwarzane w Turcji mają należeć do produktów klasy Premium, tak jak ich odpowiedniczki z Niemiec.

Z linii montażowej zjeżdżają obecnie trzy rodzaje naczep:

- Profi Liner CS z rozkładanymi burtami i zapinaną plandeką,
- Mega Liner CS z burtami i zapinaną plandeką lub kurtynowa pozbawiona burt,
- Profi Liner BS skrzyniowa, odkryta, przeznaczona głównie do transportu materiałów budowlanych.

W przyszłości dołączy do oferty podkontenerowa Box Liner w wariantcie z ramą płaską oraz wyposażoną w „labędzią szyję”. Profi Liner BS jest naczepą przygotowaną specjalnie z myślą o lokalnym rynku. W Turcji przewoży pojazdami



Po kataforezie ramy są malowane proszkowo



Produkowane w Tire pojazdy są zabezpieczane tak starannie jak w Werlte. Zbudowano w tym celu nowoczesną linię kataforezy.

nocnej. Blisko stąd także na południe Europy. Kontakt z nabywcami z wymienionych rejonów globu jest lepszy, dostawy wygodniejsze. Działając na miejscu można lepiej dopasować ofertę do lokalnych wymagań. Reagować szybciej i z większym wyczuciem.

## Warunki lokalne

Zakład Krone Doğuş Treyler A.Ş. produkuje naczepy już od września 2012 r. Początek był okresem próby dla załogi i całości organizacji. Poczynając od maja tureccy pracownicy odbywali szkolenia w Werlte. Jednocześnie do Tire zaczęli przyjeżdżać specjaliści z Niemiec. Jakość

z odkrytą skrzynią są bardzo popularne. Otwarta ładownia daje szereg możliwości adaptacji do zróżnicowanych ładunków i nie ogranicza ich gabarytów tak ściśle, jak np. „kurtynówka”. Także wyposażenie naczep z Tire jest dopasowane do miejscowych wymagań. Obejmuje zapieczętowanie, po dwa kosze na koła zapasowe, zbiorniki z wodą do umycia rąk, skrzynki narzędziowe oraz dużą skrzynię na żywność. Jej pokrywa po uchyleniu tworzy stabilny stół do przygotowywania i spożywania posiłków. Wewnątrz umieszczono półki i przewidziano miejsce na kuchenkę gazową z butlą. Kierowcy w tej części świata cenią możliwość taniego i wygodnego pichcenia na własną rękę.

Zakład prowadzi „czystą” produkcję. Zespawane ramy są dostarczane przez kooperantów. Jeden z nich ma siedzibę po sąsiedzku. W przyszłości wszystkie ramy mają pochodzić z Turcji, na razie jednak część z nich pokonuje drogę aż ze Słowacji. Na miejscu są oczyszczane, zabezpieczane powłoką ochronną w wannach linii kataforezy, a następnie ręcznie malowane proszkowo. Dalsza produkcja polega już tylko na zamontowaniu do ram wszystkich, niezbędnych podzespołów, w tym zespołu jeźdnego i podłogi. Na koniec zakładana jest zabudowa, a gotowa naczepa poddawana jest starannej kontroli jakościowej.

Tire sprowadza osie od renomowanych producentów zachodnich. W 2014 r. Krone zapowiada przedstawienie własnej osi, która powstaje we współpracy z jednym z długoletnich partnerów firmą Gigant Trenkamp & Gehle GmbH. Stosowne porozumienie zostało zawarte w styczniu 2013. Od lutego zakład w Tire ma certyfikat ISO 9001:2008.



Zbiornik na wodę jest jednym z „obowiązkowych” elementów, wymaganych przez tureckich użytkowników

Produkcja jest kierowana na rynek wewnętrzny. Doğuş ma na terenie Turcji 17 przedstawicielstw handlujących naczipami Krone. Każde z nich prowadzi również ich obsługę i naprawy. Wg liczby rejestracji lokalny rynek przyjmował w szczytowym okresie do 10 tys. nowych pojazdów należących do segmentu, w którym obecnie są naczipy z Tire.

Część produkcji będzie kierowana na eksport do Azji, Afryki i wybranych



Profi Liner CS z burtami i zapięciem celnym jest jednym z trzech obecnych produktów zakładu

państw europejskich. Na pewno naczipy wytwarzane w Turcji nie będą konkurować z niemieckimi na tych samych rynkach. Nie przewiduje się również w Tire montażu chłodni. Popyt na nie nadal będzie zaspokajając głównie nowoczesna fabryka w Lübtheen.

### W przesmyku i dalej

Największym, jak na razie, nabywcą naczip z Tire jest turecka firma transportowo-logistyczna Ekol Logistics. Istnieje od 1990 r. i zatrudnia około 5 tys. ludzi,



Stosowane są osie uznanych wytwórców. Krone zapowiada wprowadzenie własnej osi, opracowanej we współpracy z Gigantem.

z czego ¼ to pracownicy biurowi. Jej obroty wyniosły w 2012 r. 285 milionów euro. Dysponuje przeszło dwoma tysiącami pojazdów. Jako jedna z pierwszych rozpoczęła zakupy w nowej fabryce i planuje zakończyć je nie wcześniej niż odbierze tysiąc naczip. Na razie nabyła połowę.

61% jej obrotów stanowi transport międzynarodowy, krajowy odpowiada za 11%. 15% to magazynowanie. W podziale na obsługiwane branże 33% przynosi przemysł motoryzacyjny, a następny w kolejności jest odzieżowy – 15%. Pozostałe branże przemysłowe dają 14% obrotu, 7% lekarstwa, a sektor FMCG tylko 5%. Handel elektroniczny (e-commerce) odpowiada za 2% obrotu.

Ekol korzysta z transportu intermodalnego, między innymi drogowo-kolejowego. Szczyci się, że dzięki temu co miesiąc ratuje obszar lasu wielkości 477 boisk do piłki nożnej. Ma 8 oddziałów zagranicznych, z których cztery: we Francji, Bośni, Grecji i na Ukrainie zostały uruchomione w 2012 r.

Podobnie jak pozostałe tureckie firmy stara się wykorzystać położenie kraju,



Pracownicy odbywają szkolenia w Niemczech. W przyszłości fabryka ma zatrudniać 200 osób.

Na tureckim rynku transportowym działa około 2 tys. firm. W 2012 zanotował on wzrost o 10%. Główne kierunki obsługiwane przez przewoźników to Niemcy oraz kraje Beneluksu, a wśród branż korzystających z usług dominuje motoryzacja, farmacja, FMCG i przemysł odzieżowy. Badany przez Bank Światowy wskaźnik logistyki (Logistics Performance Index – LPI) polepsza się z roku na rok. W 2007 r. Turcja zajmowała w rankingu 34 pozycję z 3,15 pkt., a w 2012 znalazła

**Krone Doğuş Treyler A.Ş. obecnie jest najnowocześniejszym obiektem produkcyjnym w organizacji Krone. Zajmuje powierzchnię 187 405 m<sup>2</sup>, z czego pod dachem znalazły się 23 274 m<sup>2</sup>.**

który łączy zachód ze wschodem i południem. Nie unika jednak innych kierunków. W 2010 r., w porozumieniu z STS International Freight otworzyła sobie drogę do krajów skandynawskich.

się na miejscu 27 z 3,51 pkt. Poprawie uległa między innymi terminowość dostaw przesyłek. Dla porównania: Polska z 3,43 pkt. jest trzydziesta. Pierwszy jest Singapur z wynikiem 4,13.

Najwięcej towarów jest eksportowanych z Turcji i importowanych do niej drogą morską. Następny pod tym względem jest transport drogowy, a na kolejnych miejscach lotniczy i kolejowy. Do roku 2023 turecki rynek logistyczny ma być wart 150 miliardów dolarów. Jednocześnie około 100 miliardów mają wynieść inwestycje na drogi, porty i lotniska. Zmiany w prawie będą dążyć do uproszczenia procedur i ograniczenia biurokracji.

Obecnie Turcja zajmuje 10. miejsce wśród największych, zagranicznych odbiorców Krone. Pierwsza jest Dania, druga zaś Polska. Jeśli ambitne plany firmy oraz tureckiego rządu staną się rzeczywistością, wkrótce możemy spodziewać się zmian w tym rankingu. ◀

Tekst i zdjęcia: Michał Kij

# ZAPRASZAMY NA



# TRANSEXPO

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

**17-19.09.2013, Kielce**



- konferencje i seminaria organizowane przez instytucje branżowe
- pokazy dynamiczne autobusów
- premiery, prezentacje i konferencje prasowe firm
- delegacje dziennikarzy europejskiej prasy branżowej

## MISTRZOSTWA POLSKI KIEROWCÓW AUTOBUSÓW

### ORGANIZATORZY:

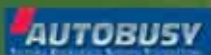


IZBA GOSPODARCZA  
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



TARGI KIELCE SA  
ul. Zakładowa 1  
25-672 Kielce

### PATRONAT MEDIALNY:



### INFORMACJE O TARGACH

Dyrektor Produktu:

Anna Prędoła, tel. 41 365 12 31

fax 41 345 62 61

e-mail: transexpo@targikielce.pl



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

**Wkrótce otwarcie!**  
NOWE CENTRUM KONGRESOWE

**TARGI KIELCE**

# Jesteśmy w fazie transformacji

Coraz więcej mówi się o tym, że niż demograficzny dotarł na uczelnie. Z jego powodu zamknięto Wyższą Szkołę Dziennikarską im. Wańkowicza. Z braku chętnych nie otwarto również niektórych kierunków studiów na UW. Jak to wygląda w wypadku logistyki?. Na to i inne pytania odpowiada dr hab. prof. nadzw. SGH Halina Brdulak, kierownik Zakładu Transportu Międzynarodowego i Logistyki, Instytut Międzynarodowego Zarządzania i Marketingu.

Z powodu niżu pewnie zostanie zamkniętych więcej prywatnych uczelni. To powinno jednak sprawić, że jakość nauczania będzie lepsza. Jeśli chodzi o SGH, to na razie nie widać tych zmian, pewnie i dlatego, że podjęliśmy działania mające zwiększyć pulę studentów zagranicznych. Nasi pracownicy jeżdżą po różnych uczelniach, głównie tych ze Wschodu, ale też należących razem z SGH do CEMS (ang. Community of European Management Schools and International Companies, czyli Stowarzyszenie Europejskich Szkół Zarządzania i Firm Międzynarodowych) i tam werbują kandydatów. Poza Ukrainą, Łotwą, Litwą, są to takie kraje jak Kazachstan, Rosja, a nawet Chiny. Chińczycy chętnie przyjeżd-

rykańskiego, czyli wydzielenia trzech szkół w ramach SGH, przy czym jedna byłaby szkołą czysto biznesową, druga kształciłaby pracowników administracyjnych, a trzecia ekonomistów. Z tym jednak związane jest ryzyko, że te dwie ostatnie szkoły nie będą miały studentów, bo u nas nie wykształcił się model, w którym urzędnicy powinni być dobrze wyedukowani. Jako kraj jesteśmy w fazie przejściowej – już zrobiono wiele rzeczy cywilizujących naszą edukację, ale z drugiej strony funkcjonujący obecnie model dobry był w zeszłym wieku, natomiast przy dynamicznych zmianach z jakimi mamy do czynienia obecnie jest przestarzały. Trzeba więc szukać takiego modelu, który będzie umożliwiał absolwentom



prof. Halina Brdulak

**Jeśli nauczy się ludzi myśleć, to może być to korzystne dla ich rozwoju, ale może też być trudniejsze, bo człowiek myślący jest bardziej wrażliwy i więcej widzący. Jednak dobrze wyedukowana i myśląca młodzież stanowi szansę dla dalszego rozwoju Polski.**

dżają do Europy, gdyż ich strategia polega na porównywaniu edukacji w różnych państwach, wśród których jest zarówno Wielka Brytania, gdzie od dawien dawna poziom nauczania jest wysoki, ale też penetrują inne kraje, po to żeby mieć jak najszerszą wiedzę.

Dzięki temu, że liczba studentów zagranicznych rośnie, SGH robi się uczelnią międzynarodową. W ten sposób możemy sobie rekompensować spadek liczby polskich studentów, utrzymując przy tym wysoką jakość nauczania. A jakość musi być wyższa, jeśli oferta ma być interesująca dla studentów zagranicznych.

## Czy w związku z tym zmienia się model edukacji na SGH?

Jesteśmy w fazie reform. Toczy się dyskusja na temat przyjęcia modelu ame-

uczelni znalezienie się w dynamicznie zmieniającym się świecie, gdzie nie ma już stabilnych miejsc pracy, w których można pracować do emerytury, jedynie trochę się douczając. W ciągu dekady zmiany zachodzą tak szybko, że trzeba się przebranzawiać i nieustannie uczyć. Żeby nadążyć za nimi, to tak naprawdę powinno się studiować przez całe życie. A obecnie studia odbywają się w trybie bolońskim – najpierw jest licencjat, potem studia magisterskie i doktoranckie, na czym edukacja wyższa się kończy. Obok studiów doktoranckich jest też MBA, które obecnie rzadziej jest wybierane niż te pierwsze i znaczenie jego nieco spada. Dodatkowo uczelnie oferują również możliwość uzupełnienia wiedzy w ramach studiów podyplomowych, których program jest odpowiedzią na zmiany zachodzące na rynku.

## Dlaczego znaczenie MBA spada?

Teraz, kiedy stworzył się model boloński – po studiach licencjackich wybiera się dwuletnie studia magisterskie w różnych uczelniach – najprawdopodobniej MBA trochę traktuje się jak pogłębione studia magisterskie. Może więc one przejęły rolę MBA, choć na niższym poziomie.

## Sporo mówi się o tym, że poziom na polskich uczelniach jest coraz niższy, do czego przyczyniła się duża liczba szkół prywatnych.

W Unii Europejskiej mamy największy odsetek ludzi z wyższym wykształceniem. To też jest efekt dużej liczby szkół prywatnych, jednak za tym nie stoi zmiana modelu edukacji i dostosowanie się do zmieniającego się świata. I tu pewnie należy zapytać o to, po co są studia? Jaki mam cel idąc na nie? Jaką powinienem mieć wiedzę po ich ukończeniu? Po co ja to robię?

## Pewnie często po to, żeby mieć papier...

Dyplom traci na wartości, jeśli staje się egalitarny, z czym mamy obecnie do czynienia. A kiedyś kończyło się studia, bo po nich dostawało się pracę, bo za większą

wiedzę i umiejętności więcej płacono, no i pozwalały one na awans, czyli zapewniły pewną ścieżkę kariery. Pewnie, gdyby teraz zapytać studentów o to, jaki jest cel wyboru studiów wyższych, to nie byłoby w stanie odpowiedzieć. Dziś gwarancja zatrudnienia po studiach jest coraz niższa, niższa nawet niż po szkole pomaturalnej. Bezrobocie wśród osób, które ukończyły studia wyższe jest relatywnie wyższe, niż wśród osób, które ich nie ukończyły i mają bardziej specjalistyczne wykształcenie.

### **Czy to znaczy, że logistykowi i specyjalistom po szkole średniej łatwiej jest znaleźć pracę, niż po studiach?**

Osoby, które ukończyły studia wyższe spodziewają się, że dostaną odpowiednią pracę zaraz po dyplomie, bo w ten sposób będzie doceniona ich wiedza. A tu nie tyle doceniana jest wiedza, która się dewaluje, co umiejętność znalezienia się w niestandardowych sytuacjach. Na początku zajęć zwykle mówię studentom, że nie mogą się spodziewać, iż wiedza zdobyta na uczelni wystarczy po jej ukończeniu. Jeżeli nie będą śledzić na bieżąco zmian, które przebiegają bardzo szybko, to ich wiedza za chwilę będzie w części nieaktualna. Trzeba więc samemu się edukować, m.in. ze względu na dynamicznie rozwijające się technologie informatyczne, które powodują, że bardzo szybko skraca się cykl życia produktów. Już po paru miesiącach trzeba je wymieniać, gdyż choć z punktu fizycznego zużycia nadal są dobre, to z punktu widzenia technologii są już przeżytkiem, bo nie można skorzystać z nowych aplikacji. Podobnie dzieje się z wiedzą, która wcześniej wystarczała na dłuższy czas i dopiero po 15-20 latach trzeba było ją uzupełniać w szerszym zakresie. Teraz, zaraz po studiach wiedzę należy aktualizować, bo inaczej „wypada się z gry rynkowej”. Przy tak dynamicznych zmianach model edukacji zakładający, że będziemy uczyli się z książek, nie przystaje do rzeczywistości.

### **Młodzież bardzo często jednak korzysta z internetu.**

Oczywiście młodzież szuka bieżących informacji w komputerze, ale często ta wiedza jest zbyt ogólnikowa. W związku z tym istnieje ryzyko, że po studiach będzie niewystarczająca.

Dlatego złożyłam sobie, że moi studenci może niekoniecznie muszą posiadać szczegółowe informacje, gdyż i tak się one zdezaktualizują, ale zależy mi na tym, żeby potrafili myśleć i zadawać sobie pytania.

Żeby potrafili szukać właściwych informacji i spojrzeć na zagadnienia z różnych stron. Chciałabym ich przygotować do tego, aby potrafili odnaleźć się w różnych sytuacjach i podjąć decyzję. I tu mam kłopot, bo nie wyłonił się jeszcze nowy sposób edukowania, a stary jest przeżytkiem. Wykładając swój przedmiot bazuję na podręcznikach amerykańskich, na swoich pracach związanych z logistyką przeszłości i informacjach, które pokazują jak inne firmy radzą sobie przy tak dynamicznych zmianach oraz jakie sygnały wskazują, że sytuacja się zmienia. Mówię swoim studentom, że informacji jest mnóstwo i trudno odnajdować te właściwe. Dlatego też rośnie znaczenie tzw. „brokerów informacji”, którzy potrafią poruszać się sprawnie w takim „morzu informacyjnym”.

### **Czy widać, że ani szkoła podstawowa, ani średnia nie przygotowują do samodzielnego myślenia.**

Trudno mi się do tego odnieść, choć chętnie czytam zarówno testy egzaminacyjne do gimnazjum, jak i maturalne, bo dzięki temu mogę zobaczyć co się zmieniło w jakości edukacji. Na tej podstawie nie mogę powiedzieć, że poziom obecnych egzaminów jest gorszy niż dawnych. Na

niania kultury wśród młodych osób. Myślę, że to jest wynik zmian i pewnej transformacji nauki. Choć jeszcze nie odezwaliśmy się od poprzedniej epoki i jeszcze nie bardzo wiemy co to jest „to nowe”.

I ważne jest, żeby w szkołach podstawowych i średnich uczyć krytycznego podejścia i pokazywać różne punkty widzenia, a nie przyjmować spreparowanych informacji, za pomocą których manipuluje się ludźmi. Zadaniem myślącego człowieka jest nie tylko przeczytanie informacji, ale również sięgnięcie po inny kontekst. Jeśli nauczy się ludzi myśleć, to może być to korzystne dla ich rozwoju, ale może też być trudniejsze, bo człowiek myślący jest bardziej wrażliwy i więcej widzący. Jednak dobrze wyedukowana i myśląca młodzież stanowi szansę dla dalszego rozwoju Polski.

### **Czy szansą na zdobycie pracy po studiach są staże w różnych firmach?**

Tak. Są firmy, które zachęcają studentów stypendiami od pierwszego roku, zwłaszcza tym, że będą mieli zapewnioną pracę w ich firmie. Na pierwszym roku studenci bardzo są zadowoleni z pieniędzy, ale później, kiedy mają szansę edukować się w różnych miejscach na świecie, to



już nie wydaje im się, że firma, która związała ich stypendium jest taka atrakcyjna. Często chcą się od niej uwolnić i mieć możliwość wyboru. Tak więc z jednej strony stypendium daje możliwość otrzymania pracy, ale z drugiej student jest do niej zobligowany. A w miarę rozwoju dojrzeje i na trzecim roku może stwierdzić, że to jest zupełnie nie to. Jednak zrywając umowę pieniądze musi zwrócić.

Może też wrócić do firmy na dwa-trzy lata, po to żeby „odpracować staż”, ale wtedy często nie jest to już pracownik zaangażowany, co może być problemem dla pracodawcy. Trzeba więc szukać rozwiązania korzystnego z punktu widzenia trzech podmiotów: firmy, uczelni i studenta. Może należałoby fundować stypendia dopiero od trzeciego roku studiów, kiedy

do obecnych czasów. Trudno więc jednoznacznie stwierdzić, że umowy czasowe są złe. Uważam, że jeśli studentom stworzy się odpowiednie warunki do podejmowania własnej działalności gospodarczej, to efekty tych działań będą pozytywne zarówno dla młodych ludzi, jak też w konsekwencji dla zdynamizowania rozwoju polskiej gospodarki.



ludzie są bardziej ukształtowani i trochę więcej wiedzą? Można też powiedzieć, że jeśli się nie zdecydujesz, to możesz stypendium spłacić tylko w jakiejś części, a resztę odrobić w ramach praktyk.

#### Jaki procent absolwentów obecnie dostaje pracę?

Największe bezrobocie jest właśnie wśród najmłodszych – ponad dwukrotnie przekracza średnią krajową. Oznacza to, że system edukacji i rynek pracy w dużym stopniu rozmiągają się. Wiele młodych osób

#### Czy obecni studenci bardzo różnią się od tych sprzed 10 lat?

Różnica jest na korzyść tych osób, które obecnie studiuje. Mają one więcej doświadczeń z wyjazdów, kilka staży w różnych firmach, studiuje w ramach wymiany na różnych uczelniach. Nie jestem jednak odpowiednią osobą do takich pytań, bo generalnie lubię młodych ludzi i widzę w nich dużo potencjału i energii, którą trzeba pokierować, żeby się rozwinęła w dobrym kierunku. Natomiast na moje zajęcia przychodzi spo-

się szansą dla naszej gospodarki, pewnego rodzaju „kołem zamachowym”.

#### Czy warto studiować logistykę?

Nie do mnie powinno być skierowane to pytanie, bo jestem pasjonatką logistyki i zawsze powiem, że warto, gdyż tam jest ogromny potencjał i stale dzieje się coś ważnego. Skończyłam handel zagraniczny ze specjalnością marketingową, pracę doktorską pisałam z handlu zagranicznego, a habilitacyjną z transportu, co pozwala mi na logistykę spojrzeć z różnych stron. Widzę szansę w dalszym rozwoju swoich kompetencji. Ze względu na to, że mam podstawy wiedzy w zakresie handlu zagranicznego, to bardzo interesujące jest też dla mnie to, co dzieje się na międzynarodowych rynkach transportowych. A handel zagraniczny ma silny wpływ na kształtowanie się łańcucha dostaw i co będzie w przyszłości, jakimi gałęziami transportu będzie to się odbywało. Logistyka jest więc tym, co daje możliwości rozwoju w różnych obszarach. Na dodatek chodzi w niej też o to, żeby rzeczy niemożliwe przekuć na możliwe. W logistyce stale mierzymy się ze zmianami i jeżeli człowiek nie nastawi się na to, to nie powinien się nią zajmować.

#### Czy warto łączyć studia logistyczne z innymi, np. licencjat mieć z jakiegoś wybranego kierunku, a potem studiować logistykę?

Uważam, że licencjat warto zrobić się na politechnice, a studia magisterskie na SGH, albo odwrotnie – najpierw ukończyć studia licencjackie na uczelni ekonomicznej, a potem magisterskie na politechnice. W logistyce bardzo przydają się te dwa różne punkty widzenia. Mnie się nawet przydaje to, że ukończyłam liceum o profilu matematyczno-fizycznym. Teraz, kiedy patrzę na procesy, to szukam wskaźników, które pozwalają na mierzenie efektywności. Przede wszystkim przyglądam się jednak ludziom, którzy te procesy realizują. Ich chęć do doskonalenia, zaangażowanie stanowią podstawę do dokonywania zmian i mierzenia się z kolejnymi wyzwaniem. Dlatego tak ważne jest nauczenie ludzi myślenia, a przede wszystkim uważnej obserwacji. Politechnika daje bardziej szczegółowe, inżynierskie spojrzenie, a ekonomia pozwala stwierdzić czy to się opłaca, czy nie, a także pokazuje jak zachęcać ludzi do zmian, które są wszechobecne w naszym otoczeniu. Połączenie tych dwóch punktów widzenia daje szansę na dobry start w karierze zawodowej logistyki. ◀

Dziękuję za rozmowę,  
Elżbieta Haber

**Z jednej strony stypendium daje możliwość otrzymania pracy, ale z drugiej student jest do niej zobligowany. A w miarę rozwoju dojrzeva i na trzecim roku może stwierdzić, że to jest zupełnie nie to. Jednak zrywając umowę pieniądze musi zwrócić.**

pracuje na umowach czasowych. Dyskusja na temat warunków ochrony, które zapewniają powyższe umowy, trwa już dłuższy czas. Przede wszystkim jako negatywy aspekt pokazuje się brak zabezpieczeń społecznych, które nie są zapewnione w tego rodzaju umowach. Trwają również dyskusje nad ułomnością obecnego systemu emerytalnego, który nie bardzo przystaje

ro osób ze Wschodu Europy, zwłaszcza z Litwy i Ukrainy. Są one bardzo aktywne, chłoną wiedzę, zawsze mają sporo pytań do praktyków, których zapraszam na zajęcia. Zachowują się tak jak my w Polsce, gdy przechodziliśmy transformację rynkową. Mają bardzo silną motywację wewnętrzną. Za chwilę może się okazać, że jeśli zostaną w Polsce, to staną

# Studia – ale jakie?

Rozwój branży TSL i związanej z nią technologii, duża konkurencyjność oraz trudna sytuacja na rynku zmuszają firmy do zatrudniania coraz bardziej wykwalifikowanej kadry i ciągłego doskonalenia pracowników. A wraz z wejściem na rynek pracy nowych roczników rośnie również konkurencja. Potrzeby branży logistycznej doskonale rozumieją uczelnie otwierając nowe kierunki lub specjalności związane z transportem i logistyką.



**O**ferta dotycząca kształcenia jest szeroka i obejmuje bardzo wyspecjalizowane kierunki, a to często oznacza, że wybór uczelni oraz specjalności nie jest prosty.

## Na początek

Przy wyborze studiów inżynierskich bądź licencjackich o profilu transportowym lub logistycznym przede wszystkim należy się zastanowić nad przyszłą ścieżką kariery. Po pierwsze, należy podjąć decyzję co do uczelni – czy będzie ona miała profil techniczny, finansowy, czy też całkiem inny. Wszystko zależy od predyspozycji, zainteresowań oraz charakteru pracy jaką chcielibyśmy w przyszłości podjąć. Następny krok to wybór kierunku studiów, a nie jest on oczywisty ze względu na mnogość specjalizacji. Najprostrzym rozwiązaniem jest przejście oferty pracy i sprawdzenie czego przyszły pracodawca może od nas oczekiwać. Na tej podstawie możemy podjąć decyzję.

## Następny wybór

Dla osób, które zdobyły już wyższe wykształcenie i dalej chcą poszerzać swoje horyzonty, uczelnie również przygotowały bardzo dużo propozycji. Wachlarz

jest szeroki, zaczynając od bardzo ogólnych kierunków, które wprowadzą nas w tematykę logistyki, po bardzo wąskie specjalizacje. Studia podyplomowe kierowane są do osób, które przeważnie są już aktywne zawodowo, więc ze względu na zdobyte doświadczenie zawodowe wybór

uczelni i zapoznać się z tematyką poszczególnych przedmiotów. W podjęciu decyzji pomogą również opinie na forach branżowych i studenckich, zarówno na temat uczelni, jak i danego kierunku lub specjalizacji. Przed podjęciem decyzji powinno się wziąć pod uwagę nadchodzące trendy

**Wybór powinien być również dokonywany przez pryzmat nadchodzących trendów w branży, tak aby przygotować się na stale zmieniającą się specyfikę rynku.**

może okazać się prostszy, niż w wypadku studiów inżynierskich, magisterskich lub licencjackich – choć nie jest to regułą. Również w tym przypadku, przed wyborem uczelni oraz kierunku, należałoby zadać sobie kilka pytań, które pomogą nam w podjęciu decyzji. Oczywiście głównym będzie to, czym zajmujemy się w pracy oraz jakiej wiedzy oczekuje od nas pracodawca. A jako że transport i logistyka dotyczą każdej gałęzi gospodarki oraz wymagają wiedzy interdyscyplinarnej, więc należy też się zastanowić nad tym, czy kontynuować swój rozwój w specjalizacji, z której już otrzymaliśmy dyplom, czy też może lepiej byłoby poznać nowe zagadnienia. Warto tu odwiedzić stronę

w branży, tak aby przygotować się na stale zmieniającą się specyfikę rynku.

Wybór uczelni i kierunku studiów zazwyczaj jest bardzo trudny, bez względu na to, czy chodzi o studia pierwszego czy drugiego stopnia, czy też podyplomowe. Jeżeli jednak wiadomym jest jaką uczelnie wybierzemy i w którym kierunku chcemy się rozwijać, to warto zainteresować się możliwością dofinansowania do studiów podyplomowych ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

Aktualną ofertę uczelni i studiów niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia oraz podyplomowych przedstawiamy w poniższym zestawieniu. ◀

**Konrad Kułak**

# Aktualna oferta studiów podyplomowych branży TSL

Uczelnia	Miejsce studiów	Nazwa studiów	Zapisy do dnia
Akademia Górniczo-Hutnicza, Wydział Zarządzania	Kraków	Zarządzanie systemami logistycznymi	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Logistyka międzynarodowych łańcuchów dostaw	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Systemy logistyczne w dystrybucji i handlu	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Controlling logistyczny w przedsiębiorstwie	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Logistyka zaopatrzenia	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Prawne i logistyczne aspekty zarządzania odpadami	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Eksploatacja i utrzymanie dróg i mostów	30 września 2013
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu	Wrocław	Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej	30 września 2013
Politechnika Łódzka	Łódź	Zarządzanie logistyką	31 sierpnia 2013
Politechnika Poznańska	Poznań	Nowoczesne zarządzanie produkcją i logistyką	od 3 czerwca 2013 do 30 września 2013
Politechnika Poznańska	Poznań	Nowoczesne zarządzanie przedsiębiorstwem	od 3 czerwca 2013 do 30 września 2013
Politechnika Poznańska	Poznań	Zarządzanie projektami i procesami biznesowymi	od 3 czerwca 2013 do 30 września 2013
Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza	Rzeszów	Zarządzanie i logistyka w sytuacjach kryzysowych	30 września 2013
Politechnika Warszawska	Warszawa	Zarządzanie transportem i magazynowaniem w systemach logistycznych	30 września 2013
Spoleczna Akademia Nauk	Łódź	Logistyka w zaradaniu biznesem	30 września 2013
Spoleczna Akademia Nauk	Łódź	Logistyka dla nauczycieli	30 września 2013
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego, Wydział Nauk Ekonomicznych	Warszawa	Logistyka	31 sierpnia 2013
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie	Warszawa	Podyplomowe studium logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw	30 września 2013 r. (pod warunkiem wolnych miejsc)
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie	Warszawa	Studia menedżerów zakupów	30 września 2013 r. (pod warunkiem wolnych miejsc)
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Gospodarki Światowej	Warszawa	Podyplomowe studia transportu i spedycji	6 maja 2013
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Gospodarki Światowej	Warszawa	Podyplomowe studia marketingowo-logistyczne	6 maja 2013
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu	Poznań	Logistyka i zarządzanie międzynarodowymi łańcuchami dostaw	30 września 2013
Uniwersytet Gdański	Sopot	Transport & logistyka	rekrutacja ciągła
Uniwersytet Łódzki – Wydział Zarządzania	Łódź	Zarządzanie procesami logistycznymi	30 września 2013
Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego, Wydział Mechaniczny	Warszawa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i rzeczoznawstwo samochodowe	25 września 2013
Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Mechaniczny, Instytut Logistyki	Warszawa	Zarządzanie logistyczne w przedsiębiorstwie	10 września 2013
Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Wydział Finansów i Zarządzania w Bydgoszczy	Bydgoszcz	Logistyka w biznesie	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Wydział Finansów i Zarządzania w Bydgoszczy	Bydgoszcz	Zarządzanie systemami logistycznymi	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Wydział Finansów i Zarządzania w Bydgoszczy	Bydgoszcz	Zarządzanie systemami logistycznymi	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Wydział Finansów i Zarządzania w Bydgoszczy	Bydgoszcz	Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Wydział Finansów i Zarządzania w Bydgoszczy	Bydgoszcz	Logistyka w obsłudze ekologicznej przedsiębiorstw, gmin, powiatów i województw	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu	Wrocław	Logistyka w biznesie	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu	Wrocław	Transport i spedycja	15 października
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu	Wrocław	Zintegrowany system informatyczny SAP ERP	15 października
Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Żywiec, Olkusz	Menedżer logistyki	30 września 2013
Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Żywiec, Olkusz	Systemy informatyczne i technologie logistyczne	30 września 2013
Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Humanistyczna im. prof. Szczepana A. Piątki w Skierniewicach	Skierniewice	Systemowe zarządzanie logistyczne	30 września 2013
Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy	Bydgoszcz	Logistyka i transport	30 września 2013
Wyższa Szkoła Handlowa w Radomiu	Radom	Logistyka łańcucha dostaw	25 wrzesień 2013 i 15 stycznia 2014
Wyższa Szkoła Logistyki	Poznań	Logistyka	do wyczerpania miejsc, decyduje kolejność zgłoszeń
Wyższa Szkoła Logistyki	Poznań	Menedżer logistyki	do wyczerpania miejsc, decyduje kolejność zgłoszeń
Wyższa Szkoła Planowania Strategicznego w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza	Logistyka w ochronie zdrowia	30 września 2013
Wyższa Szkoła Planowania Strategicznego w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza	Logistyka menadżerska	30 września 2013
Wyższa Szkoła Planowania Strategicznego w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza	Logistyka transportu	30 września 2013
Wyższa Szkoła Planowania Strategicznego w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza	Logistyka składowania i magazynowania	30 września 2013
Wyższa Szkoła Planowania Strategicznego w Dąbrowie Górniczej	Dąbrowa Górnicza	Logistyka i zarządzanie w pracy dyspozytorów służb ratunkowych	30 września 2013
Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach	Katowice	Zarządzanie logistyką w przedsiębiorstwie	30 września
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie	Szczecin	Inżynieria ruchu drogowego, bezpieczeństwo i rzeczoznawstwo samochodowe	27 września 2013

Początek studiów	Liczba godzin	Cena	Informacje - strona www
październik	180	2200zł + 100 zł opłata rekrutacyjna	www.logistykastudia.pl
październik	160	3600 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	160	3600 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	160	3500 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	160	3500 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	160	3600 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	160	3600 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	160	3600 zł + 400 zł opłata administracyjna	www.mwsl.eu
październik	275	2000 zł + 30 zł za dyplom	www.logistyka.woiz.pl
październik	210	2 250 zł	www.fem.put.poznan.pl
październik	210	2 450 zł	www.fem.put.poznan.pl
październik	210	2 200 zł	www.fem.put.poznan.pl
październik/listopad	224	1250 zł, absolwenci PRZ: 1150 zł	www.csp.portal.prz.edu.pl
październik	180	2 500 zł	www.wt.pw.edu.pl
październik	220	1 650 zł	www.podyplomowe.spoleczna.pl
październik	350	1 650 zł	www.podyplomowe.spoleczna.pl
październik	160	4200 zł + opłata rekrutacyjna 200 zł, przy płatności jednorazowej lub 4400 zł dwóch ratach semestralnych.	www.splogistyka.sggw.pl
październik	180	Cena za całe studia - 7 500	www.logistyka.sgh.waw.pl
październik	164	Cena za całe studia - 7 500	www.zakupy.sgh.waw.pl
październik	200	2 995 zł	www.sgh.waw.pl
październik	166	2 800 zł	www.sgh.waw.pl
październik	224	2 450 zł	www.podyplomowe.ue.poznan.pl
październik	170	2 300 zł	www.ekonom.ug.edu.pl
październik	220	1 950 zł	www.wz.uni.lodz.pl
październik	230	1350 zł + 85 zł opłata rejestracyjna	www.wme.wat.edu.pl
październik	192	2250 zł + 85 zł opłata rekrutacyjna	www.wme.wat.edu.pl
październik	170	3 200 zł	http://www.wsb.pl
październik	170	3 500 zł	www.wsb.pl
październik	170	3 500 zł	www.wsb.pl
październik	170	1 475 zł	www.wsb.pl
październik	170	3 200 zł	www.wsb.pl
październik	192	3 500 zł	http://wsb.pl
październik	184	3 600 zł	http://wsb.pl
październik	176	4 500 zł	http://wsb.pl
październik	200	1 600 zł	www.wsb.edu.pl
październik	238	1 600 zł	www.wsb.edu.pl
październik	190	2500 zł + 200 zł opłata rekrutacyjna	www.wsehsk.home.pl
październik	192	2100 zł + wpisowe do 30.06 - 0 zł, lipiec 2013 - 100 zł, sierpień 2013 - 200 zł, wrzesień 300 zł	www.podyplomowe.byd.pl
październik, marzec	200	1 500 zł	www.podyplomowe.wsh.pl
październik	188	2 150 zł + 100 zł opłata rekrutacyjna	www.wsl.com.pl
październik	196	2 850 zł + 100 zł opłata rekrutacyjna	www.wsl.com.pl
październik	210	1700 -1800 zł	www.wspss.pl
październik	220	1700 -1800 zł	www.wspss.pl
październik	210	1700 -1800 zł	www.wspss.pl
październik	220	1700 -1800 zł	www.wspss.pl
październik	240	1700 -1800 zł	www.wspss.pl
październik	200	Studia bezpłatne	www.wszop.edu.pl
październik	212	4 500 zł	www.wtmit.zut.edu.pl

## Objaśnienia do tabeli:

- Zestawianie przygotowaliśmy na podstawie ankiet nadesłanych przez uczelnie oraz podstawowych informacji dostępnych na stronach internetowych.
- Zamieszczone kierunki studiów zawierają programy kształcenia dostosowane do aktualnych potrzeb i trendów branży TSL.
- W zestawieniu nie uwzględniliśmy kierunków przygotowywanych dla przyszłych nauczycieli i pracowników akademickich.
- Zamieszczone w tabeli programy studiów podypolomowych mają charakter dwusemestralny.
- Przeważnie decyzja o rozpoczęciu studiów zależy od liczby zgłoszonych kandydatów, dlatego część kierunków może nie zostać uruchomionych w semestrze zimowym. W takim przypadku rekrutacja zostaje przeniesiona na semestr letni.
- Terminy zapisów i data rozpoczęcia studiów mogą ulec zmianie. Najczęściej w ciągu dwóch tygodni po zakończonym procesie rekrutacji uczelnie przesyłają studentom informacje dotyczące rozpoczęcia studiów, harmonogram zjazdów i plan zajęć.
- Podana cena studiów może nie uwzględniać wszystkich opłat administracyjnych oraz rabatów za płatność jednorazową przed wyznaczonym terminem.



# Baza eksploatacyjna, zdolność finansowa i nowe licencje

## Wybrane zmiany Ustawy o transporcie drogowym

Już pod koniec wakacji zaczną obowiązywać nowe przepisy wprowadzone do Ustawy o transporcie drogowym na mocy nowelizacji z dnia 5 kwietnia 2013.

Do najważniejszych zmian należą:

- ▶ wprowadzenie definicji bazy eksploatacyjnej,
- ▶ wprowadzenie nowego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,

miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów”. Tak więc wystarczy odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne – jakie już nie wskazano, bo nie ma możliwości określenia jaki sprzęt powinien w takiej bazie się znaleźć. Wszystko zależy od rodzaju świadczonych przewozu i typu podejmowanych ładunków oraz rodzaju posiadanego taboru. Zatem, wyposażenie bazy komponujemy według własnego uznania, do tego dokładamy np. miejsce postojowe oraz oświadczenie, że taką bazę posiadamy (ze wskazaniem adresu) i już spełniamy w 100% ww. wymóg. Absurdu całej definicji nie sposób skomentować, ale należy się cieszyć, że przynajmniej w tym aspekcie ustawodawca wyszedł na przeciw przewoźnikom.

### Nowe licencje

Z naszego porządku prawnego zostają wyeliminowane licencje krajowe. Zastąpi je zezwolenie na wykonywanie zawodu prze-

rzeczy, a nie jak do tej pory na transport krajowy. Nowymi „małymi” licencjami zostaną objęte również przewozy osób pojazdami o liczbie miejsc powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób.



Iwona Szwed

### Zdolność finansowa przy niepełnej księgowości

Kolejnym nowym uwarunkowaniem dającym możliwość potwierdzenia zdolności finansowej, bez konieczności „wykupienia” gwarancji bankowej lub polisy ubezpieczeniowej, jest sporządzenie rocznego sprawozdania finansowego.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 Rozp. 1071/2009 „...przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub od-

- ▶ umożliwienie drobnym przedsiębiorcom poświadczania zdolności finansowej za pomocą rocznych sprawozdań finansowych,
- ▶ określenie trybu utraty dobrej reputacji.

### Baza eksploatacyjna, czyli... miejsce postojowe

Od dnia 4 grudnia 2011 r., mocą przepisów unijnych (pakiet drogowy Rozporządzenia 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009), każdy przewoźnik został objęty obowiązkiem posiadania siedziby wraz z bazą eksploatacyjną. Problem jednak w tym, że nikt nie określił dokładnie i precyzyjnie, co należy rozumieć pod tym pojęciem. Po niemalże półtora roku od wejścia w życie przepisów wspólnotowych, nasz ustawodawca ustalił definicję.

„Baza eksploatacyjna – miejsce wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe,

**Wyposażenie bazy komponujemy według własnego uznania, do tego dokładamy np. miejsce postojowe oraz oświadczenie, że taką bazę posiadamy i już spełniamy w 100% ww. wymóg.**

woźnika drogowego. Oznacza to, że w ciągu najbliższego roku należy się liczyć z koniecznością wymiany dokumentu na nowy wzór. Koszt operacji nie przekroczy 300 euro. Jednak to do kompetencji MTBiGM należy wydanie stosownego rozporządzenia, precyzującego wysokość opłaty za wymianę dokumentów. Licencje na transport międzynarodowy wydawane będą zgodnie z unijnym wzorem, obowiązującym już od 4 grudnia 2011 r., jako licencje wspólnotowe. Warunkiem uzyskania licencji wspólnotowej jest posiadanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Ponadto, przedsiębiorcy trudniący się pośrednictwem przy przewozie rzeczy (często określanym potocznie spedycją) będą mogli otrzymać stosowną licencję na pośrednictwo przy przewozie

powiednio upoważnioną osobą rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9 000 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 euro na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.”

W Ustawie o transporcie drogowym sprecyzowano, że „Odpowiednio upoważnioną osobą do poświadczania rocznych sprawozdań finansowych, o której mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jest członek zarządu spółki prawa handlowego lub inna osoba prawna, wspólnik spółki jawnej, komplementariusz spółki komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, lub przedsiębiorca będący osobą fizyczną. W związku z powyższym przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na pod-



foto: Renault truck

stawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego, nie musi powoływać biegłego rewidenta w celu poświadczenia rocznych sprawozdań finansowych. Daje to możliwość małym przedsiębiorcom, których struktura majątkowa wykazana w bilansie potwierdza zdolność finansową do samodzielnego poświadczenia rocznego sprawozdania finansowego i przedłożenia go organowi wydającemu licencję.

### Utrata dobrej reputacji

Do tej pory określenie dobra reputacja wiązało się głównie z walorem niekaralności za przestępstwa umyślne. Nowe przepisy krajowe, dyktowane po części przepisami unijnymi, posłużyły się konstrukcją skazania właściciela – przedsiębiorcy lub osoby zarządzającej transportem – jako podstawy do wszczęcia postępowania mającego na celu orzeczenie utraty dobrej reputacji. Zgodnie z art. 7d ust 1 znowelizowanej Ustawy o transporcie drogowym:

„Wymóg dobrej reputacji, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, nie jest lub przestał być spełniony, jeżeli wobec przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:

- 1) orzeczono:
  - a) prawomocny wyrok skazujący za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,
  - b) co najmniej dwie wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub
  - c) co najmniej dwie prawomocne kary grzywny za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz
- 2) wydano decyzję o uznaniu, że utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje, o których mowa w pkt 1.”

Już samo wyciszenie penalizowanych czynów przysporzy zapewne wątpliwości interpretacyjnych. Postawienie bowiem spójnika rozłącznego „lub” wskazywałoby, że utrata dobrej reputacji może nastąpić dopiero po prawomocnym wyroku za przestępstwa i dwóch decyzjach administracyjnych lub po prawomocnym wyroku i dwóch prawomocnych karach grzywny.



Czy taka jednak będzie praktyka w stosowaniu tego przepisu – czas pokaże.

Kolejna wątpliwość, jaka nasuwa się w związku z utratą, a raczej zachowaniem dobrej reputacji, to faworyzowanie dużych

zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, lub

- 3) istnieje interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego:
  - a) spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie, lub
  - b) w poważny sposób utrudniłoby zaspakajanie potrzeb ludności w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”

Ustawodawca daje nam wyraźne zielone światło na prowadzenie działalności transportowej w obszarach o wysokim poziomie bezrobocia. Reaktywacja

### Nowymi „małymi” licencjami zostaną objęte również przewozy osób pojazdami o liczbie miejsc powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób.

przedsiębiorstw, zatrudniających kadrę kierowców z jednego obszaru zamieszkania. Dopuszczono bowiem możliwość, zgodnie z art.7d ust4 UTD, aby organ kontrolny mógł wydać decyzję o uznaniu, że „dobra reputacja pozostaje nienaruszona, w szczególności jeżeli w wyniku postępowania administracyjnego ustalono, iż:

- 1) liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do skali prowadzonych operacji transportowych;
- 2) istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w szczególności jeżeli przedsiębiorca podjął działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrozył procedury

rynku pracy pozwoli, pomimo poważnych naruszeń prawa, zachować dobrą reputację. Ocenę konstytucyjności powyższych przepisów pozwolę zachować na kolejną publikację. ◀

**Iwona Szwed**  
 ekspert w Radzie Niezależnych Ekspertów  
 TRANSORA [www.transora.pl](http://www.transora.pl)  
[www.arena561.pl](http://www.arena561.pl)



# Ubezpieczenia transportowe

## – bezpieczeństwo, czy niepotrzebny koszt?

Ubezpieczenie OCP w dalszym ciągu jest postrzegane jako coś obowiązkowego. Owa „obowiązkowość” nie wynika bynajmniej z konieczności zabezpieczenia się przed skutkami ewentualnych szkód, ale z błędnego wyobrażenia, że bez polisy OCP nie uda się otrzymać zlecenia transportowego. Takie postrzeżenie ubezpieczenia OCP powoduje, że kupowane przez przewoźników polisy są tanie i nie chronią ich interesów w sposób dostateczny. To stereotypowe myślenie powoduje, że przewoźnik niejednokrotnie musi sam zmierzyć się ze szkodą i również sam ponieść konsekwencje finansowe jej powstania.

**W**brew obowiązującemu stereotypowi, ubezpieczenie OCP odgrywa dość znaczną rolę przy prowadzeniu działalności przewozowej. I choć faktycznie jest kosztem, to raczej pożądanym, a nie niepotrzebnym, gdyż jak dowodzą prowadzone przez nas sprawy, dość widocznie wpływa na bezpieczeństwo finansowe przewoźnika.

OCP to nic innego jak odpowiedzialność cywilna przewoźnika. I nie chodzi w tym o ubezpieczenie, ale o odpowiedzialność jaką przewoźnik ponosi w związku z wykonywaniem umowy przewozu. Zakres ponoszonej przez przewoźnika odpowiedzialności cywilnej wynika ze stosownego prawa przewozowego – z konwencji CMR i z ustawy Prawo Przewozowe.



**Jerzy Różyk**

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 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 ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo Przewozowe ponosi za nich pełną odpowiedzialność. Tak więc prawo przewo-

nie wskazują na objęcie ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w transporcie drogowym za szkody powstałe podczas wykonywania zawartej umowy przewozu, to niektórych ryzyk leżących w zakresie odpowiedzialności przewoźnika zakłady ubezpieczeń odpowiedzialności nie ponoszą.

Nie wystarczy więc powiedzieć agentowi, czy też brokerowi, że jesteśmy przewoźnikiem, gdyż to nie gwarantuje otrzymania polisy, która optymalnie ochroni nasz interes. Aby zoptymalizować ochronę ubezpieczeniową należy zwrócić się do pośrednika, który specjalizuje się w tego rodzaju ubezpieczeniach i bezwzględnie zadbać o to, aby przekazać mu nasze wymagania co do zakresu polisy OCP. Jeżeli nie umiemy określić tych wymagań, należy przekazać pośrednikowi wszelkie informacje na temat specyfiki prowadzonej przez nas działalności transportowej. To pozwoli na określenie zakresu ponoszonej przez nas odpowiedzialności cywilnej, a tym samym na określenie zakresu asekuracji tej odpowiedzialności polisą OCP.

To jest zaledwie uproszczony schemat postępowania w przypadku zawierania

### **Prawo Przewozowe kieruje się dwoma zasadami: ryzyka i domniemania winy. Zasada ryzyka oznacza odpowiedzialność przewoźnika za towar od jego przyjęcia do wydania odbiorcy, a zasada domniemania winy – domniemanie istnienia tej odpowiedzialności.**

Prawo przewozowe kieruje się dwoma zasadami: ryzyka i domniemania winy. W uproszczeniu, zasada ryzyka oznacza odpowiedzialność przewoźnika za towar od jego przyjęcia do wydania odbiorcy (art. 17.1 konwencji CMR i art. 65 ustawy Prawo Przewozowe), zasada domniemania winy zaś domniemanie istnienia tej odpowiedzialności. Warto przy tym wspomnieć, że jeżeli przewoźnik zawarł ze zleceniodawcą umowę przewozu, tzw. „odsprzedawanie zleceń” podwykonawcom nie przenosi na nich automatycznie odpowiedzialności, gdyż zgodnie z art. 3

we narzuca na przewoźników dość spory reżim i tym samym dość sporą odpowiedzialność.

### **Ubezpieczenie OCP – tykająca bomba**

Na wstępie należy zadać sobie pytanie, czy można ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną. Tak. Należy jednak mieć na uwadze fakt, iż ubezpieczyciele nie oferują z automatu pełnego pokrycia polisą OCP odpowiedzialności przewoźnika. Pomimo, że warunki ubezpieczenia OCP ogół-

ubezpieczeń transportowych. Doświadczenie wskazuje, że najsłabszym ogniwem całego tego procesu nie są przewoźnicy, od których nie należy wymagać wiedzy na temat ubezpieczeń, ale pośrednicy ubezpieczeniowi, którzy powinni posiadać doświadczenie i odpowiednią wiedzę w tym zakresie. Analizowane polisy OCP i OCS przy audytach i postępowaniach likwidacyjnych lub sądowych dowodzą, że większość pośredników ubezpieczeniowych (agentów i również brokerów) nie posiada doświadczenia w obsłudze ubezpieczeń transportowych i wiedzy pozwalającej na profesjonalne i kompetentne zawieranie tych ubezpieczeń. Polisy uzyskiwane od takich pośredników nie gwarantują pełnego pokrycia odpowiedzialności cywilnej, co często wiąże się z odmowami odszkodowań. Utrwała to pogląd głoszony przez środowisko TSL, że nie ma potrzeby płacić dużo za polisę OCP lub OCS, gdyż zakład ubezpieczeń i tak nie pokryje szkody.

I choć według mnie taki pogląd ma swoje uzasadnienie, bynajmniej obserwowany stan nie do końca wynika z ich działań lub zaniechań przewoźników i spedytorów, ale z kiepskiego przygotowania agentów i brokerów ubezpieczeniowych do obsługi tego typu ubezpieczeń. Gdybyśmy mówili o konkurencji wśród pośredników ubezpieczeniowych, to w obszarze ubezpieczeń transportowych (głównie OCP i OCS) jest ona niewielka, gdyż większość z nich można by śmiało określić mianem „pośredników ubezpieczeniowych”.

### Bomba bomba, ale gdzie jest zapalnik?

Pośrednik ubezpieczeniowy bazujący na ogólnych warunkach ubezpieczenia, niejednokrotnie z niewiedzy nie zaproponuje lepszego rozwiązania, albo nie postara się o zmianę warunków, w ramach których może się poruszać. „Partactwo” wielu pośredników doprowadza więc do zawierania przez przewoźników ubezpieczeń OCP, które posiadają liczne wady wpływające negatywnie na ich bezpieczeństwo. Można do nich zaliczyć np.:

- rygorystyczne warunki dotyczące postojów, a co za tym idzie problemy z uzyskaniem odszkodowania za kradzież towaru na postoju,
- brak ochrony w przypadku nie wpisania przewoźnika w list przewozowy,
- brak ochrony za przewóz niektórych towarów,
- ograniczanie ochrony do przewozów wykonywanych jedynie pojazdami wpisanymi do polisy OCP,

- określanie procentowej franszyzy redukcyjnej,
- brak ochrony za rażące niedbalstwo,
- brak ochrony za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej.

Owymi „zapalnikami” w polisie OCP są elementy, które zostały wymienione powyżej. Zobaczmy jak zadziałają przywołane „zapalniki”, gdy dojdzie do określonych zdarzeń w czasie wykonywania przewozu.

### Warunki dotyczące odbywania postojów w trakcie wykonywania przewozów

Postoje są dosyć istotnym elementem procesu transportowego. Ze statystyk ubezpieczycieli wynika, że w wypadku dość

dla przewoźników niebezpieczne? Można do nich zaliczyć np.:

- konieczność odbywania postojów wyłącznie na parkingach strzeżonych,
- ograniczanie możliwości parkowania wyłącznie do parkingów przy całonocnych stacjach paliw, hotelach i motelach,
- obowiązek dokonywania przez kierowcę w czasie postoju stałego kontrolowania stanu pojazdu i towaru (np. co 1 godzinę), co uniemożliwia należyty odpoczynek – o wyspaniu się już nie ma mowy,
- brak możliwości odbycia postoju w innych miejscach w przypadkach spowodowanych koniecznością transportową, jak np. przestrzeganie prawa w zakresie

## Najsłabszym ogniwem procesu zawierania ubezpieczeń transportowych nie są przewoźnicy, od których nie należy wymagać wiedzy na temat ubezpieczeń, ale pośrednicy ubezpieczeniowi, którzy powinni posiadać doświadczenie i odpowiednią wiedzę w tym zakresie.

znacznej części szkód kradzieżowych powstałych w czasie postojów, wypłata odszkodowania jest przez nich odmawiana. Oznacza to, że warunki dotyczące odbywania postojów są albo zbyt rygorystyczne, albo nie są przestrzegane przez przewoźników. I choć najczęściej zdarza się, że kierowcy stają w miejscach nie gwarantujących bezpieczeństwa (np. przy ulicy lub na obrzeżach parkingów), bądź pozostawiają pojazd z towarem bez należytego dozoru, warunki zawarte w polisach OCP często dają małe szanse na ich spełnienie. Jakie warunki zawarte w polisach OCP są

czasu pracy, załatwienie formalności lub czynności fizjologicznych.

Złamanie powyższych warunków „odpala bombę”, czego konsekwencją jest zazwyczaj odmówienie przez zakład ubezpieczeń wypłaty odszkodowania za ewentualną kradzież towaru.

### Brak ochrony w przypadku nie wpisania przewoźnika w list przewozowy

W tym wypadku bardzo częste mamy do czynienia z przypadkami tzw. zabiurkowych



odmów odszkodowań. Jest to częste w sytuacjach, gdy dochodzi do szkody w towarze w czasie przewozu przez podwykonawcę, który został wpisany w list przewozowy, a my w swojej polisie OCP mamy zapis, że list przewozowy musi być wystawiony na nas. Ubezpieczycielowi do odmówienia odszkodowania wystarczy jedynie dowód w postaci listu przewozowego – z całą pewnością nie będzie zainteresowany wiedzą na temat okoliczności powstania szkody, jej rozmiaru i że przewoźnik musi ją pokryć z własnego portfela.

### Brak ochrony za przewóz niektórych towarów

To równie częste przypadki zabiurkowych odmów odszkodowań, z tą różnicą, że wyglądają nieco inaczej.

Większość zakładów ubezpieczeń oferujących ubezpieczenia OCP za pośrednictwem agentów ubezpieczeniowych stosuje formularze wniosków, które zawierają informacje rzekomo służące ubezpieczycielowi (zwykle agentowi) do oceny ryzyka. Jedną z takich informacji jest rodzaj przewożonych towarów i ich procentowy udział w przewozie. Agent podsuwa przewoźnikowi taki formularz, ten ufnie wypełnia poszczególne pola i ... agent na tej podstawie kalkuluje składkę i wystawia polisę OCP.

### W tym aspekcie istnieje kilka rodzajów „zapalników”.

- We wnioskach często podajemy towary, jakie zwykle przewożymy a nie takie, jakie możemy przewozić w czasie 12 miesięcy trwania ubezpieczenia.

### Kilka ogólnych rad, które nasuwają się po wieloletniej współpracy ze środowiskiem TSL

- Oceń swoją prawną odpowiedzialność i postaraj się, aby była ona jak najpełniej ubezpieczona.
- Sprawdź dotychczasowego agenta ubezpieczeniowego, jemu może zależeć jedynie na prowizji, a nie na Twoim bezpieczeństwie.
- Przy wyborze ubezpieczenia korzystaj z pomocy ekspertów – oni wiedzą, jaki wariant należy zastosować, aby ochrona była optymalna.
- Nie traktuj polisy OCP jak niepotrzebnego kosztu i nie oszczędzaj na niej – polisa powinna chronić, a tania, kupowana jedynie dla sztuki, nie poprawi Twojego bezpieczeństwa, jedynie może znacznie zwiększyć koszty po szkodzie.

Jeżeli właściwie podejmiemy do zawarcia ubezpieczenia OCP, ewentualna szkoda nie spowoduje większej straty w naszych finansach – pokryje ją zakład ubezpieczeń. Taka polisa z całą pewnością będzie droższa, ale warto przyjąć ten dodatkowy koszt, gdyż w zamian uzyskamy szerszy zakres ubezpieczenia i zwiększymy bezpieczeństwo swoje i swojej rodziny.



**CDS** powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

**Pytanie:** jaką ochronę da nam polisa, gdy po 11 miesiącach zmienimy kontrahentów i będziemy przewozić inne towary?

- We wnioskach często określamy udział określonych towarów w przewozach (w %).

**Pytanie:** jaką ochronę da nam polisa, gdy po 11 miesiącach znacznie zwiększy się procentowy udział danego towaru w przewozach?

- Często nie pozostawiamy sobie kopii wniosku.

**Pytanie:** jak mamy ocenić stopień ochrony z naszej polisy OCP, jeśli nie wiemy co zadeklarowaliśmy we wniosku o ubezpieczenie?

I okazuje się, że to, co podaliśmy ubezpieczycielowi we wniosku, to nie to co wozimy i co zostało uszkodzone w czasie klasycznej szkody, a ubezpieczyciel ma dla nas „bombę”, w postaci odmowy odszkodowania. Należy zatem postarać się o wypracowanie takiego rozwiązania, aby nie ograniczać zakresu prowadzonej działalności do tego, co wynika z polisy, a postarać się o taki zakres ochrony, żeby polisa przez 12 miesięcy chroniła nas w takim zakresie, w jakim ponosimy odpowiedzialność.

### Ograniczanie ochrony do przewozów wykonywanych jedynie pojazdami wpisanymi do polisy OCP

Takie zapisy to również przyczyna wielu zabiurkowych odmów odszkodowań. I w tym przypadku ubezpieczyciel nie musi się specjalnie natrudzić przy likwidacji szkody, wystarczy bowiem jedna informacja o tym, jakim środkiem transportu był wieziony towar. Jeśli pojazd nie będzie wpisany do naszej polisy OCP, to decyzja będzie szybka i tylko jedna – odmowa odszkodowania. I nie będzie miało znaczenia, że pojazd zepsuł się, albo nie dojechał na czas i musieliśmy skorzystać z innego – przewóz wykonywany pojazdem nie wpisanym do polisy lub nie zgłoszonym przed podjęciem ładunku nie będzie objęty ochroną ubezpieczeniową.

### Określanie procentowej franszyzy redukcyjnej

To nie powoduje wprowadzenia takich skutków jak w przypadkach opisanych powyżej, niemniej jednak może powodować dość wyraźny ślad w finansach każdego przewoźnika.

Przy zawieraniu ubezpieczenia praktycznie mało kto zwraca na to uwagę, gdyż pozornie nie ma żadnej różnicy pomiędzy procentową i kwotową franszyzą redukcyjną – franszyza w wys. 10% wynosi zawsze 10%, a franszyza w wys. np. 1 tys. zł wynosi zawsze 1 tys. zł. Różnica pomiędzy procentową i kwotową franszyzą jest jednak taka, że 1 tys. zł to zawsze 1 tys. zł, a 10% nie zawsze jest równe 1 tys. zł.

Co zatem, jeśli dojdzie do szkody o wartości np. 100 tys. zł? Przy franszyzie kwotowej w wys. 1 tys. zł ubezpieczyciel potrąci 1 tys. zł, zaś przy franszyzie procentowej w wys. 10% ubezpieczyciel potrąci aż 10 tys. zł.

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

**Czytaj też  
inne artykuły naszego  
działu prawnego  
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:  
[www.tsl-biznes.pl/archiwum](http://www.tsl-biznes.pl/archiwum)

Niewielu ubezpieczycieli stosuje procentowe franszyzy redukcyjne, ale proponują wystrzegać się ich, ich agentów i ich ofert, gdyż prosta symulacja dowodzi, że możemy stracić dużo więcej niż zakładaliśmy.

**Brak ochrony za rażące niedbalstwo**

W tym przypadku jest odwrotnie, gdyż prawie wszyscy ubezpieczyciele wyłączają rażące niedbalstwo z ochrony ubezpieczeniowej OCP. Doświadczenie na polu obsługi roszczeń i szkód transportowych wskazuje, że zakłady ubezpieczeń za rażące niedbalstwo mogą uznać praktycznie każde działanie lub zaniechanie przewoźnika (w tym kierowcy). Za rażące niedbalstwo może być zatem uznane:

- naruszenie przepisów prawa drogowego,
- niewłaściwe zabezpieczenie towaru,
- błędne ustawienie temperatury przewozu,
- zlecenie przewozu oszustowi,
- i wiele, wiele innych działań.

O odmowę odszkodowania w takim przypadku nie jest trudno. Rozszerzenie zakresu ochrony o rażące niedbalstwo znacznie zmniejszy ubezpieczycielom pole do stosowania uznaniowości przy podejmowaniu decyzji i pozwoli na uniknięcie zagrożenia licznymi odmowami z tego tytułu.

**Brak ochrony za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej**

Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy został wydany osobie innej, aniżeli oznaczona w liście przewozowym. Metoda redukcji tego typu ryzyka jest zatem bardzo prosta – wystarczy dbać o to, aby towar był zawsze dostarczany do właściwego odbiorcy, który został wpisany przez nadawcę w list przewozowy. To, że ze zlecenia przewozowego

lub innych ustaleń ze zleceniodawcą wynika coś innego, nie ma żadnego znaczenia. Zgodnie z art. 12.1 konwencji CMR, jedynym uprawnionym do „...zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu, niż wskazany w liście przewozowym.” jest właśnie nadawca i nikt inny. Jeżeli więc kierowca przyjmujący przesyłkę do przewozu stwierdzi niezgodność pomiędzy otrzymanym zleceniem i danymi w liście przewozowym, powinien o tym niezwłocznie zawiadomić przewoźnika i bezwzględnie wstrzymać przyjęcie towaru lub przewóz do czasu wyjaśnienia niezgodności. Należy przy tym wiedzieć, że oszuści podszycją się nie tylko pod podwykonawców,

ale często przyjmują postać zleceniodawców (spedytorów lub przewoźników), od których otrzymujemy zlecenie. Ci zaś chętnie przywłaszczą towar, który sami im przywieziecie, a który zamiast do właściwego odbiorcy trafi w ręce oszustów.

Wydanie towaru osobie nieuprawnionej ma związek głównie z oszustwami, ale w części wynika również z błędów samego przewoźnika. Asekuracja tego ryzyka, choć niełatwa, jest możliwa. Takie rozszerzenie nie jest potrzebne, jeżeli przewoźnik i jego kierowcy wiedzą jak unikać tego rodzaju ryzyka. Liczne przypadki dowodzą jednak, że z wiedzą nie jest najlepiej, a kierowcy nie dysponują żadnymi instrukcjami w tym zakresie. Pozostaje

You drive, we care. 

**Ecotaxe już jesienią 2013 r.**

**Jedno urządzenie DKV Box do rozliczania opłat Ecotaxe i TIS PL**

Francja zapowiedziała wprowadzenie w 2013 r. nowego podatku w formie opłaty drogowej o nazwie Ecotaxe. Już teraz możesz zarezerwować urządzenie DKV Box obsługujące dwa systemy: Ecotaxe i TIS PL.

» 0 zł prowizji za rozliczanie opłat

Więcej informacji: [info-vtpl@dkv-euroservice.com](mailto:info-vtpl@dkv-euroservice.com)

[www.dkv-ecotaxe.com](http://www.dkv-ecotaxe.com)



więc sięgnięcie po odpowiednie rozwiązanie ubezpieczeniowe, które podraża wprowadzić koszt polisy, ale w połączeniu z innymi opcjami daje większe bezpieczeństwo.

### Jak i gdzie zawieramy ubezpieczenie OCP – czy to ważne?

Dodatkowym „zapalnikiem” jest zawieranie ubezpieczeń OCP w towarzystwach ubezpieczeniowych, które wprawdzie oferują liberalne warunki, ale finalnie warunki te są bardziej korzystne dla nich niż dla przewoźników. Dzieje się to za sprawą sprytnych i pozornie korzystnych zapisów, które nie wzbudzają niepokoju przewoźników, ale często skutkują oceną ubezpieczycieli, że np.:

- wybrany parking nie jest tym, który spełnia wymogi bezpieczeństwa akceptowane przez niego,
- kierowca spędzając w toalecie 45 minut dopuścił się rażącego niedbalstwa, gdyż pozostawił pojazd bez dozoru,
- zachowanie przewoźnika (dotyczy też kierowców) odbiegało od ogólnie przyjętego w branży, gdyż przekroczył dopuszczalną prędkość o 15 km/h lub nie skontrolował we właściwym czasie (to często w czasie jazdy) temperatury w chłodni,
- przewóz był dokonywany niesprawnym środkiem transportu, gdyż gdyby był sprawny, to by się nie zapalił, albo nie doszło do awarii koła.

Efekt takiej oceny jest znany wielu przewoźnikom – odmowa odszkodowania i długa walka z zakładem ubezpieczeń o odszkodowanie.

## Pośrednik ubezpieczeniowy bazujący na ogólnych warunkach ubezpieczenia, niejednokrotnie z niewiedzy nie zaproponuje lepszego rozwiązania, albo nie postara się o zmianę warunków, w ramach których może się poruszać.

Innym „zapalnikiem” w tej kategorii jest pośrednik ubezpieczeniowy, któremu powierzamy nasze bezpieczeństwo. Nie jest tajemnicą, że ubezpieczenia OCP są najczęściej kupowane u agentów ubezpieczeniowych, których jest najwięcej i znajdują się oni praktycznie pod ręką. Aby więc skutecznie zadbać o swój interes należy upewnić się, że znajomy agent dysponuje odpowiednią wiedzą, która pozwoli na właściwe skonfigurowanie ubezpieczenia. Jeżeli agent oferujący nam polisę OCP zawiera w roku kilka takich polis, to zapewne

nie legitymuje się znajomością problematyki transportowej i może nie sprostać naszym oczekiwaniom. Wielu agentów nie interesuje zakres udzielanej przewoźnikowi ochrony, prowizja jaką uzyskują za zawarcie ubezpieczenia. To wszystko przekłada się na jakość polisy. W tym aspekcie należy kierować się zasadą ograniczonego zaufania, gdyż od jakości polisy nie zależy bezpieczeństwo agenta, ale nasze własne.

### Kiedy bomba wybuchła?

Wybuch bomby jest powodowany uruchomieniem zapalnika. Nie jestem w tym zakresie ekspertem, ale o ile wiem, obecnie stosowane bomby posiadają jeden zapalnik.



Bombą, w analizowanym materiale jest polisa OCP, skutkiem wybuchu tej bomby jest odmowa odszkodowania. Ile „zapalników” posiadają polisy OCP, które znajdują się

w posiadaniu przewoźników? Śmiało i bez ryzyka można stwierdzić, że większość posiada ich kilka. I choć do odmowy odszkodowania wystarczy tylko jeden „zapalnik”, ryzyko otrzymania odmowy wzrasta proporcjonalnie do ich liczby. Tak więc jeżeli polisa będzie miała wąski zakres ochrony nie można liczyć na skuteczność zawartego ubezpieczenia. To, że będzie ona tania i pozwoli nam na nawiązanie współpracy ze zleceniodawcą lub na załadowanie samochodu, z całą pewnością nie ochroni nas w sposób dostateczny w przypadku wystąpienia zdarzenia,

którego nie uwzględniliśmy koncentrując się na często niskiej cenie.

I choć wielu przewoźników w dalszym ciągu uważa ubezpieczenie OCP za dodatkowy i niepotrzebny koszt, i kupuje polisy najtańsze, i z kiepskim zakresem, jest spora grupa, która myśli inaczej. Ci, którzy mieli okazję mieć szkodę i stanęli przed koniecznością pokrycia z własnych pieniędzy jej skutków, wiedzą już na co zwracać uwagę, wiedzą też jak i gdzie kupować polisy OCP. I nie odstrasza ich większy koszt takiej polisy gdyż po drugiej stronie jest duże ryzyko ponoszenia odpowiedzialności, często przekraczającej ich możliwości finansowe. Niewielu przewoźników świadomie i bez kosztownej „nauki” sięga po dobre rozwiązania.

## Polisa OCP jako synonim bezpieczeństwa

Aby nie kojarzyć ubezpieczenia OCP z „bombą”, należy zadbać o to, aby w polisie były zawarte elementy lub zapisy, które są gwarancją dobrego ubezpieczenia, w szczególności:

- wyznaczenie optymalnej sumy gwarancyjnej – zwiększy szansę pokrycia całej szkody,
- określenie we wniosku i w polisie pełnego asortymentu towarów, które mogą być przewożone w przyszłości i przez cały okres trwania polisy – podjęcie do przewozu przypadkowego towaru nie spowoduje braku ochrony,
- możliwość parkowania poza parkingami strzeżonymi i w miejscach oraz w sytuacjach, które wymuszają okoliczności transportu,
- nie wpisywanie do polisy pojazdów, którymi przewożymy ładunki – da to szansę pokrycia szkody, gdy przewóz będzie realizowany pojazdem nowym, zastępczym lub przez podwykonawcę,
- rozszerzenie zakresu o przewozy wykonywane przez podwykonawców (przewoźników dalszych),
- odstąpienie ubezpieczyciela od obowiązku wpisywania nas w list CMR w sytuacji, gdy zlecamy przewóz podwykonawcy,
- rozszerzenie zakresu ochrony o rażące niedbalstwo – zmniejszy ubezpieczycielowi możliwości odmówienia odszkodowania,
- rozszerzenie zakresu ochrony o winę umyślną – szczególnie, gdy przewozy są zlecane podwykonawcom. ◀

**Jerzy Różyk**  
 ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie  
 CDS Kancelaria Brokerska  
 www.cds-odszkodowania.info

# Windykacja dla branży transportowej



**Infolinia: (+48) 71 734 17 00; E-mail: [windykacja@transinkasso.eu](mailto:windykacja@transinkasso.eu)**

Inkaso Logintrans Sp. z o.o. Sp. k.

Wysoka, ul. Chabrowa 4, 52-200 Wrocław 65, Polska



fot. Scania

## Konwencja CMR a polskie prawo

Polskimi aktami prawnymi, które regulują warunki wykonywania umowy przewozu, są: Kodeks Cywilny i Ustawa Prawo Przewozowe. Od 1962 r. Polska jest również stroną Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie, w dniu 19 maja 1956 r. Na początku należy odpowiedzieć na pytanie, w którym z tych aktów prawnych szukać właściwych dla danej umowy przewozu przepisów i który z tych aktów ma pierwszeństwo w stosowaniu.

Najważniejszym aktem regulującym stosunki cywilnoprawne pomiędzy stronami umowy międzynarodowego drogowego przewozu towarów w Europie jest Konwencja CMR. Konwencja ta ma pierwszeństwo przed normami prawa krajowego, a ze względu na jej bezwzględnie obowiązujący charakter, nieważne są wszelkie zawarte między stronami postanowienia umowne, sprzeczne z jej przepisami.

Konwencja CMR ma zastosowanie, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach (art.1 ust. 1 Konwencji). Co najmniej jeden z tych krajów musi być stroną konwencji CMR (są to właściwie wszystkie kraje europejskie). Ponadto umowa przewozu musi mieć charakter zarobkowy.

### Przykład

Firma x zleciła firmie y przewóz towaru z Polski do Niemiec – do tej umowy przewozu zastosowanie będzie miała Konwencja CMR, niezależnie od kraju miejsca siedziby firmy x i y.

Konwencji nie stosuje się do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych, do przewozów zwłok oraz rzeczy przesiedlenia. Konwencja nie ma także zastosowania do umowy spedycji. Jednak, zgodnie z wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Katowicach, z dnia 18 kwietnia 2005 r. (I ACa 2051/04),

konanie – nawet, jeżeli przewóz jest wykonywany przez innego przewoźnika.

### CMR nie mówi wszystkiego

Konwencja CMR należy jednak do bardzo związanych aktów prawnych – liczy 51 artykułów. Nie reguluje więc wielu spraw

**Konwencja CMR ma zastosowanie, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach (art.1 ust. 1 Konwencji).**

przyjęcie, że strona działa jako spedytor, a nie jako przewoźnik, jest możliwe tylko wtedy, gdy w sposób wyraźny zobowiązuje się do zorganizowania przewozu. Podstawą bowiem odróżnienia umowy spedycji od umowy przewozu jest treść zobowiązania, a nie rodzaj podejmowanych czynności. Z umową spedycji mamy zatem do czynienia tylko wtedy, gdy istotą zobowiązania jest organizacja przewozu, a nie jego wy-

takich jak np. sposób zawierania umów przewozowych czy formy ich zawierania, a niektóre zagadnienia traktuje jedynie pobieżnie. Zatem w momencie, gdy danej kwestii dotyczącej transportu międzynarodowego nie reguluje Konwencja CMR, a strony mają swoje miejsce zamieszkania lub siedziby w dwóch różnych krajach, pojawia się pytanie: prawo którego państwa należy zastosować?

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r., w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Wskazane rozporządzenie daje pierwszeństwo porozumieniu stron umowy przewozu. Strony zatem mogą w umowie przewozu zawrzeć postanowienie określające właściwe prawo, które będzie miało zastosowanie w razie sporów wynikających ze stosowania tej umowy. Warto więc w takim postanowieniu dokładnie określić, że wszelkie spory związane ze

kodeksu cywilnego mają jednak charakter ogólny względem ustawy Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (Dziennik Ustaw – rok 2000, nr 50, poz. 601).

Prawo przewozowe zawiera normy bezwzględnie obowiązujące, co znaczy że ich zastosowanie nie może być wolą stron wyłączone lub ograniczone. Do kwestii, które nie są unormowane w tej ustawie, subsydiarne zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego (art. 90 prawa przewozowego). Odesłanie to odnosi się nie tylko do postanowień kodeksu cywilnego zawierających regulację umowy

## Prawo przewozowe zawiera normy bezwzględnie obowiązujące co, znaczy, że ich zastosowanie nie może być wolą stron wyłączone lub ograniczone.

stosowaniem danej umowy przewozu strony poddają pod rozstrzygnięcie sądom polskim, a także, że spory te będą rozstrzygane według polskich przepisów. Pozwoli to uniknąć konieczności stosowania zupełnie obcego dla nas prawa.

Natomiast, jeżeli strony nie umówiły się co do wyboru prawa właściwego dla rozstrzygnięcia ewentualnych sporów, to rozporządzenie stanowi, że prawem właściwym jest prawo państwa, w którym znajduje się miejsce zamieszkania przewoźnika, pod warunkiem, że w tym samym państwie znajduje się również miejsce załadunku lub miejsce dostawy, lub miejsce zamieszkania albo siedziba nadawcy. W pozostałych sytuacjach stosuje się prawo państwa, do którego realizowana jest dostawa.

### Przykład

Firma czeska zleca przewoźnikowi polskiemu przewiezienie towaru z Polski do Niemiec – w tej sytuacji, w razie ewentualnego sporu i braku uregulowania spornej kwestii w Konwencji CMR, zastosowanie będzie miało prawo polskie. Jednak, gdy przewóz towaru miałby nastąpić z Czech do Niemiec – właściwe będzie prawo niemieckie.

Z uwagi na powyższe bardzo istotne jest, aby strona zawierając umowę przewozu zagwarantowała sobie najbardziej korzystne dla niej prawo.

### W kraju – ustawa i kodeks

W Polsce podstawowym aktem prawnym regulującym stosunki zobowiązaniowe różnego rodzaju, w tym umowę przewozu rzeczy, jest kodeks cywilny. Przepisy

przewozu (tytuł XXV art. 774–793), ale także do przepisów o bardziej ogólnym zakresie, takich jak przepisy ogólne dotyczące zobowiązań.



*Konwencja CMR nie reguluje wielu spraw, np. sposobu zawierania umów przewozowych czy formy ich zawierania. Inne zagadnienia traktuje jedynie pobieżnie. W momencie, gdy danej kwestii dotyczącej transportu międzynarodowego nie reguluje Konwencja CMR, a strony mają swoje miejsce zamieszkania lub siedziby w dwóch różnych krajach, pojawia się pytanie: prawo którego państwa należy zastosować?*

Zakres zastosowania ustawy Prawo przewozowe znajdziemy już w art. 1 przedmiotowej ustawy. Zgodnie z nim, ustawa ta reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego. Przepisy te mają odpowiednio zastosowanie również do przewozu nieodpłatnego wykonywanego przez przewoźnika. Przepisy ustawy stosuje się do przewozów

międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej.

Przepisy prawa przewozowego mają zastosowanie jedynie wtedy, gdy przewiezienia towaru podejmuje się przewoźnik uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w sposób zarobkowy i zawodowy tzw. przewoźnik profesjonalny (wyrok SA w Katowicach z dnia 29.05.2003 r. I ACa 1427/02).

Prawo przewozowe nie ma co do zasady zastosowania do umowy spedycji.

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALISTYKA

**Czytaj też  
inne artykuły naszego  
działu prawnego  
i podatkowego**

**Zamów numery archiwalne na:  
[www.tsl-biznes.pl/archiwum](http://www.tsl-biznes.pl/archiwum)**

**Aleksandra Mazek**  
aplikant radcowski  
[www.kancelariahawk.pl](http://www.kancelariahawk.pl)

Teraz jeszcze więcej możliwości



**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

**Truck&Van**  
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna  
**tylko 99 zł**

Prenumerata roczna  
**tylko 49 zł**

**Promocyjna prenumerata  
obu tytułów  
129 zł**



**Co miesiąc  
dla wszystkich  
profesjonalistów  
branży TSL**

Warto  
wiedzieć  
więcej

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

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

- [www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)
- e-mail: [prenumerata@tsl-biznes.pl](mailto:prenumerata@tsl-biznes.pl)  
[prenumerata@truck-van.pl](mailto:prenumerata@truck-van.pl)
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes  
i Truck& Van  
Skretuskiego 16 B  
02-726 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

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

### Formularz prenumeraty

#### Dane do wysyłki

Imię   
Nazwisko   
Nazwa firmy   
Adres   
Kod  Poczta   
Telefon   
e-mail

Data i podpis

#### Dane do faktury

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

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)  
TSL Biznes od numeru  /2013  
Truck&Van od numeru  /2013  
oba tytuły od numeru  /2013

Coroczne, automatyczne  
przedłużanie prenumeraty

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



zaprasza menadżerki i menadżerów firm logistycznych, spedycyjnych, transportowych oraz działów logistyki sieci handlowych, dystrybucyjnych i producenckich do udziału w

## II FORUM KOBIET W LOGISTYCE

**16 maja 2013 r. w Warszawie**

Szczegółowe informacje o programie i możliwości udziału na stronie [www.pracujwlogistyce.pl](http://www.pracujwlogistyce.pl).



Patronat:



Polskie  
Towarzystwo  
Logistyczne



Patronat  
medialny:



# Zakazy ruchu dla ciężarówek w Europie

[www.trafficban.com](http://www.trafficban.com)

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

GOTOWY NA WYZWANIE?

# Oszczędzaj paliwo - wygraj samochód



Czy jesteś mistrzem ekonomicznej jazdy? Sprawdź swoje umiejętności w naszym konkursie. Najbardziej ekonomiczny kierowca wygrywa nowe Volvo V40. Dowiedz się więcej i zarejestruj Twój udział na [www.volvotrucks.pl](http://www.volvotrucks.pl)

**THE DRIVERS'  
FUEL CHALLENGE**

by Volvo Trucks

Volvo Trucks. Driving Progress

