

MAJ – 5/2018 (91)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

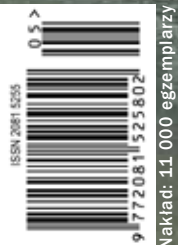
DACHSER
Intelligent Logistics

Tematy numeru:

Logistyka branży FMCG

Docenić intermodal

Miasta w centrum uwagi deweloperów



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



8-10.05.2018

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego,
Maszyn i Sprzętu Budowlanego i Transportu Drogowego



Wstęp bezpłatny po zarejestrowaniu się
na naszej stronie
www.autostrada-polska.pl

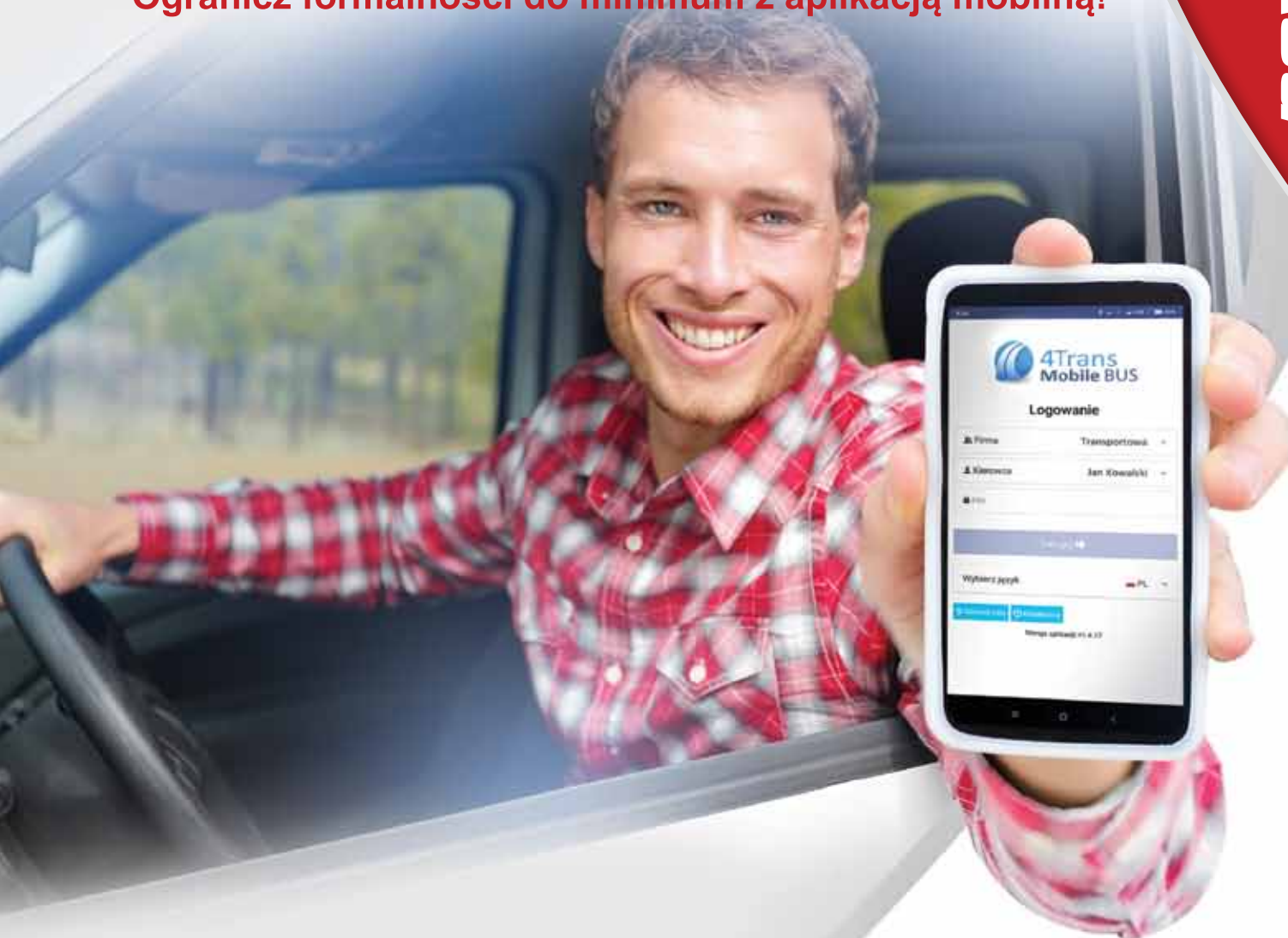
Targi Kielce SA,
Kontakt: Dyrektor Projektu - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, e-mail: autostrada@targikielce.pl

Współpraca



Rozliczanie płacy minimalnej dla transportu do 3,5 tony.
Ogranicz formalności do minimum z aplikacją mobilną!

nowość!



Wykorzystaj możliwości aplikacji mobilnej i wsparcie najlepszych ekspertów

- m** Rozliczanie płacy minimalnej na podstawie faktycznych danych
- m** Kompleksowe raporty
- m** Reprezentacja podczas kontroli
- m** Odwołania od decyzji administracyjnych
- m** Konsultacje telefoniczne z dedykowanym opiekunem firmy
- m** Tworzenie dokumentacji kadrowo-płacowej



801 006 300



dok@viaon.pl



www.ocrk.pl



viaon



Położenie Polski w centrum Europy, na skrzyżowaniu szlaków Wschód-Zachód i Północ-Południe jest niewątpliwym naszym atutem, jeśli chodzi o rozwój logistyki. To znakomite miejsce dla terminali i hubów przeładunkowych, centrów biznesowych oraz tras transportowych, w tym Nowego Jedwabnego Szlaku bazującego na połączeniach kolejowych. Czy potrafimy wykorzystać tę szansę?

Pozytywne jest to, że transport intermodalny, którym przewożone są ładunki z Chin, rozwija się systematycznie – w zeszłym roku przewieziono nim o 230 tys. TEU więcej niż w 2016. To wzrost obrotów o 16,1%. Także udział intermodalu w rynku kolejowym wzrósł do 6,12%, wobec 5,77% w 2016 r. Polską interesuje się wiele chińskich firm i chce inwestować w tutejszy biznes. Należy do nich Worldwide Logistics Group (WWL), która nabyła 7,54% udziałów w z ATC Cargo S.A. Teraz planuje debiut, w ramach Grupy WWL, na giełdzie w Szanghaju. Inwestycje są pierwszym etapem rozwoju dla WWL w Unii. A Chińczycy wybrali nasz kraj m.in. ze względu na położenie geograficzne, rozwiniętą sieć kolejową i infrastrukturę portową oraz naszą przynależność do UE. Dzięki temu mogą świadczyć usługi transportu morskiego, drogowego i kolejowego w całej Unii.

Byłoby świetnie, gdyby w Polsce nie hamowano pewnych inicjatyw, tylko postawiono na rozwój infrastruktury i wprowadzono przepisy prawne ułatwiające rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku. Tymczasem przewoźnicy intermodalni od lat zderzają się z barierami, jak zbyt mała liczba centrów logistycznych i terminali intermodalnych. Co więcej, terminale kolejowe na wschodniej granicy, szczególnie z Białorusią, okazują się całkowicie niedrożne. Przykładem są Małaszewicze, które mogą obsłużyć zaledwie 1/6 ładunków przechodzących przez przejścia graniczne między Chinami i Rosją. W tej sytuacji zainteresowani Nowym Jedwabnym Szlakiem mogą sobie wybrać inną drogę, np. prowadzącą przez Węgry. I niektórzy już to robią.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

> Logistyka

Operator logistyczny kluczem do sukcesu	6
Jak kompleksowość usługi wpływa na koszty logistyczne?	12
Oil CAT – rozwiązania logistyczne dedykowane wymagającej branży olejowej	13
Chlebniaki nowym etapem rozwoju firmy Raben	14

> Logistyka-technologia

Combilift otwiera nową fabrykę	16
Europa pokochała ekożywność. A Polacy?	19
Wózki Hyster® z przeznaczeniem dla transportu intermodalnego	20
Podwójne zwycięstwo Jungheinrich na targach CeMAT 2018	22

> Systemy IT

Platforma Transporeon zwiększyła wydajność załadunkową o ponad 10% w magazynach Aperam	24
--	----

> Powierzchnie magazynowe

7R startuje z Programem City Flex	26
Nowe standardy ze STILL RX 20	27
Miasta w centrum uwagi deweloperów	28

> Kierunek Europa Wschodnia

Prawie we wszystkich krajach Dalekiego Wschodu	30
Przed wszystkim import	31

Zmiana na rynku chińskim	32
Przy udziale partnerów lokalnych	33
Apetyt na Daleki Wschód	35
Pomoc w handlu z Chinami oferuje OT Logistics	35

> Transport intermodalny

Zaskoczenie przez rozwój	36
PEKAES na szlaku inwestycji	39
Docenić intermodal	40
Odprawy celne z AsstrA	43
Początek ekspansji WWL w Europie	44
Ekol rozwija transport intermodalny	46
Na potrzeby transportu intermodalnego	48

> Transport drogowy

Wielopoziomowa opieka	49
Zmiany zapowiadane przez KE dla transportu do 3,5 tony w Pakiecie mobilności	50
Bez pustych przebiegów	52
W stronę elektromobilności. Innogy i DKV Euro Service	53
Dla zrównoważonego transportu miejskiego	54

> Prawo

Przegląd najważniejszych wytycznych związanych z rozporządzeniem 561/2006	55
Mocowanie i zabezpieczanie towarów. Rozporządzenie – tak, regulacje – nie	58



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

Redaktor naczelny i wydawca
Miroslaw Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@tsl-biznes.pl

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

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

Skład TDP
Studio 2000 www.studio2000.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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



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

Poznaj nasze wszystkie aktywności:



SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

www.kmg-media.pl

www.e100.eu

E100 ONE TOLL

JEDNO URZĄDZENIE
DO OPŁAT ZA DROGI W EUROPIE



1

JEDNO URZĄDZENIE
JEDNA UMOWA
JEDYNY DOKUMENT DO ZAPŁATY

POLSKA

02-757 Warszawa, ul. Pory, 78/9
00-175 Warszawa, ul. Jana Pawła II, 78

+48 22 441 98 00
+48 58 500 22 02

e100@e100it.pl

Klientów z branży FMCG charakteryzują duże wahania poziomu sprzedaży w krótkich okresach czasu. Tak duża zmienność wymusza na operatorze lokowanie ich w placówkach multiklientkich, aby zapewnić właściwy poziom obsługi dla szczytów i utrzymać koszty na racjonalnym poziomie

Operator logistyczny kluczem do sukcesu

Branża FMCG należy do tych, w której obsługę logistyczną firmy produkcyjne i sieci sklepów oddają w ręce operatorów logistycznych, gdyż takie rozwiązanie jest dla nich najkorzystniejsze. Tak jest dziś. Jednak na przestrzeni lat zmieniało się to nieustawnie i w sposób znaczący.

Jeszcze parę lat temu duzi producenci organizowali własną logistykę, a mniejsze podmioty były niejako zobligowane do skorzystania z outsourcingu w celu sprostania ciągłej presji cenowej. Obecnie coraz większa liczba dużych graczy na rynku idzie w stronę oddania logistyki w ręce operatora logistycznego, przez co typowy klient FMCG to firma z dużym wolumenem sprzedaży i dużą powierzchnią magazynową. Potwierdza to Łukasz Popowski, Logistic Solutions Designer z firmy FIEGE i dodaje: – *Mówiąc o dużych klientach nie sposób pominąć sieci handlowych. Podmioty te są obecnie dominującą siłą na rynku dóbr szybkozbywalnych, a ich siła przetargowa jest tak duża, iż to właśnie one wyznaczają standardy odnośnie kosztów operacji i poziomu obsługi* – komentuje.

A jako że wartość rynku FMCG w Polsce systematycznie rośnie, a na dodatek jest on oceniany jako jeden z najbardziej odpornych na finansowy kryzys i najbardziej dynamicznych, to jest również „łakomym kąskiem” dla operatorów logistycznych. – *Wszystko to oznacza, że firmy logistyczne naprawdę mają o co konkurować. Efektem tego są ciągłe starania operatorów w kierunku uatrakcyjnienia swoich ofert. Prowadzi to do coraz bardziej innowacyjnego podejścia do łańcucha dostaw, a co za tym idzie, optymalizacji niektórych procesów oraz utrzymania atrakcyjnej ceny przy jednoczesnym zachowaniu jakości usług* – tłumaczy Arkadiusz Glinka, dyrektor transportu C.H. Robinson na Europę Środkowo-Wschodnią.

Magazynowanie i transport – naczynia połączone

Branża FMCG należy do jednych z najbardziej wymagających, zarówno jeśli chodzi o transport jak i magazynowanie. – *Z jednej strony, tak jak w każdym obszarze działalności biznesowej, niezwykle ważne są koszty. Logistyka jest bowiem często uważana za*

najlepsze miejsce do szukania oszczędności. Jednocześnie nie można rezygnować z wysokiej jakości transportu, jako że towar musi być odpowiednio przechowywany, a dostawa terminowo dostarczona – rozwija temat Arkadiusz Glinka.

Dlatego też wiele firm, przy tak wymagającej branży, outsourcing logistyki uważa za konieczność, i to zarówno w wypadku magazynowania jak i transportu. – *Outsourcing części procesów logistycznych, m.in. magazynowania, czy transportu do wykwalifikowanego operatora, pozwala naszym klientom koncentrować się na doskonaleniu procesów produkcyjnych i skupieniu się na swojej kluczowej działalności* – wyjaśnia Aleksandra Paszak, zastępczyni dyrektora Regionu, Fresh Logistics Polska sp. z o.o.

Obecnie coraz większa liczba dużych graczy na rynku idzie w stronę oddania logistyki w ręce operatora logistycznego, przez co typowy klient FMCG to firma z dużym wolumenem sprzedaży i dużą powierzchnią magazynową.

Łukasz Popowski uważa, że w wypadku magazynowania – *obserwujemy stały wzrost współczynnika rotacji towarów, co w połączeniu ze spływaniem stanu magazynowego wymusza na operatorze zastosowanie coraz bardziej zaawansowanych metod zarządzania stockiem. Warto również pamiętać, iż wzrost liczby referencji magazynowych przy jednoczesnym spadku liczby sztuk per referencja,*

znacząco zmienia sposób kompletacji towaru. W przypadku niektórych klientów mówimy wręcz o jednej palecie per referencja, przez co proces kompletacji musi odbywać się praktycznie z każdego poziomu składowania z wykorzystaniem wózków systemowych. Kolejną bardzo istotną kwestią w magazynowaniu jest zauważalny trend skracania czasu odciążenia dla zamówień. Powoduje to znaczne spiętrzenie nakładów pracy w krótkim okresie czasu. Dla jednego z naszych klientów 40% zamówień przychodzi w ostatnich dwóch godzinach przed odciążeniem, od którego mamy 1,5 godz. na kompletację i załadunek towarów.

Logistyka jest często uważana za najlepsze miejsce do szukania oszczędności. Jednocześnie nie można rezygnować z wysokiej jakości transportu, jako że towar musi być odpowiednio przechowywany, a dostawa w terminie dotrzeć na miejsce.

Zdaniem Marzeny Wal, dyrektorki handlowej w ID Logistics Polska, z punktu widzenia pracy magazynu w zasadzie każdy etap obsługi jest ważny, bo warunkuje kolejny, następujący po nim. – Bez sprawnego przyjęcia towaru nie ma poprawnie wykonanego przygotowania przesyłki i wydania. W związku z tym planowanie to kluczowy element pracy współczesnego logistyka. Szybko zmieniające się oczekiwania klienta finalnego dyktują praktycznie stałą konieczność dostosowywania procesów wewnątrzmagazynowych. Doskonałość operacyjna i elastyczność to cechy operatora logistycznego, które decydują o sukcesie naszych klientów, a co za tym idzie, także nas.

Z kolei w transporcie towarów szybkozbywalnych kluczową kwestią jest czas dostawy – W większości przypadków mówimy o dostawach just in time z bardzo wąskim marginesem czasowym (sięgającym maksymalnie 15 minut), co wymusza na operatorze bardzo dokładne planowanie tras dystrybucyjnych oraz bieżące ich modyfikowanie, w oparciu o aktualną sytuację drogową – dodaje przedstawiciel firmy FIEGE. A jako że magazynowanie i transport w logistyce to naczynia połączone, to trudno jest mówić o wyższości jednego



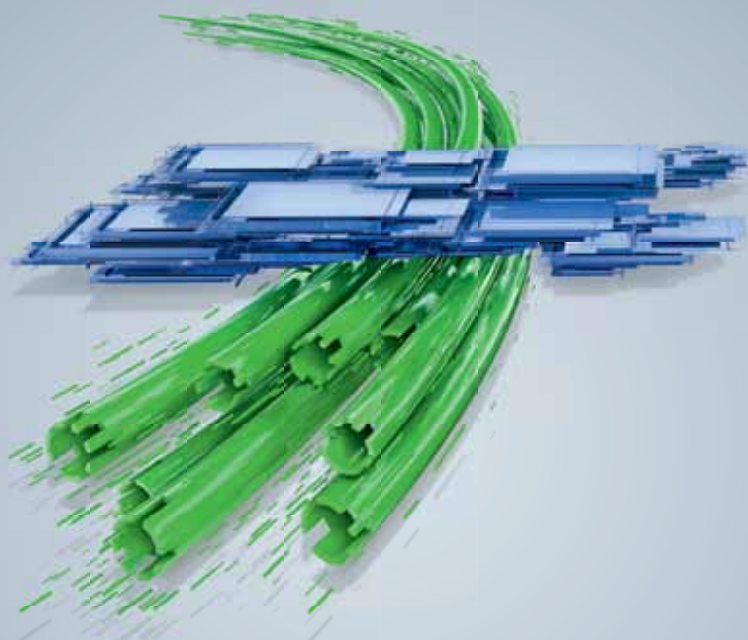
Obserwujemy stały wzrost współczynnika rotacji towarów, co w połączeniu ze spływaniem stanu magazynowego wymusza na operatorze zastosowanie coraz bardziej zaawansowanych metod zarządzania stockiem



InnoTrans 2018
18–21 SEPTEMBER · BERLIN

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

innotrans.com



**THE FUTURE OF
MOBILITY**

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

 Messe Berlin



Branża FMCG bardzo istotna dla ID Logistics

Marzena Wal, dyrektor handlowy, ID Logistics Polska

Jedną z podstawowych grup klientów obsługiwanych przez ID Logistics są klienci z branży FMCG. ID Logistics świadczy dla nich usługi w zakresie szeroko rozumianej logistyki kontraktowej. A branża dóbr szybkozbywalnych wymaga od operatora logistycznego dużej elastyczności, zarówno w zakresie organizacji przyjęcia i wysyłki towaru jak i spełnienia, często szczególnych, warunków składowania w magazynie.

Dziś ID Logistics obsługuje firmy produkujące i dystrybuujące wyroby czekoladowe, słone przekąski i chipsy oraz napoje. Zarządzamy też magazynami największych sieci handlowych, gdzie mamy do czynienia praktycznie z całym spektrum towarów FMCG.



Z punktu widzenia pracy magazynu w zasadzie każdy etap obsługi jest ważny, bo warunkuje kolejny, następujący po nim. Bez sprawnego przyjęcia towaru nie ma poprawnie wykonanego przygotowania przesyłki i wydania. Planowanie to kluczowy element pracy współczesnego logistyka

obszaru nad drugim. Zdaniem Łukasza Popowskiego: – *Na koniec dnia klient oczekuje dostarczenia właściwego towaru, we właściwe miejsce, o odpowiedniej porze i po właściwych kosztach. Każdy błąd popełniony na którymkolwiek etapie procesu ma kolosalny wpływ na*

wego uzupełniania zapasów w magazynach oraz bezpośrednio na półkach w sklepach. W przypadku transportu produktów o bardzo krótkim terminie przydatności do spożycia, konieczna jest wręcz realizacja dostaw w trybie just-in-time. Dodatkowo, bardzo często towary muszą być dostarczone w określonym przedziale czasowym, również o niestandardowych godzinach lub np. w weekendy. W związku z różną specyfikacją organizacji dystrybucji, np. poprzez sieci handlowe, pojawia się też konieczność dysponowania odpowiednią, bardzo zróżnicowaną flotą – wyjaśnia przedstawiciel C.H. Robinson.

Zakres obsługi w obszarze FMCG jest wyjątkowo szeroki. Ilość, wartość oraz wymagania (np. dotyczące temperatury) dla transportowanych produktów mogą być skrajnie różne. Łączy je jednak jedno – potrzeba możliwie najkrótszego czasu dostawy.

Marzena Wal jako przykład produktu o specjalnych wymaganiach podaje czekolady, które w trakcie obsługi magazynowej muszą być poddane specjalnym procedurom. – *Oprócz konkretnych przedziałów temperaturowych, w jakich musi być składowana czekolada, wymagany jest również monitoring poziomu wilgotności. Nad tymi parametrami czuwają systemy, ale czujność dedykowanego zespołu pracowników, odpowiedzialnego za ich utrzymanie 24 godziny na dobę też jest wymagana – tłumaczy. Natomiast w przypadku towarów z grupy szczególnie wartościowych, typu alkohole, papierosy, ale także gumy do żucia, wymagany jest odpowiednio przygotowany proces kontroli i zabezpieczenia. – Przykładowo,*

efekt końcowy. Mówiąc wprost – nawet najlepsza operacja magazynowa nie wygeneruje wartości dodanej dla klienta, jeżeli towar nie zostanie dowieziony na czas. Podobnie w drugą stronę – nawet najbardziej efektywna sieć transportowa nie jest stanie usatysfakcjonować klienta, jeżeli towar w magazynie zostanie pobrany i zapakowany w niewłaściwy sposób.

Wymagania, którym trzeba sprostać

Towary z branży FMCG mają różne właściwości, co sprawia, że muszą być przechowywane i transportowane w różnych warunkach, często bardzo restrykcyjnych. Arkadiusz Glinka zwraca uwagę na to, że zakres obsługi w tym obszarze jest wyjątkowo szeroki. Ilość, wartość oraz wymagania (np. dotyczące temperatury) dla transportowanych produktów mogą być skrajnie różne. Łączy je jednak jedno – potrzeba możliwie najkrótszego czasu dostawy. – *Jak sama nazwa kategorii sugeruje (produkty szybkozbywalne), szybka zbywalność produktów FMCG powoduje konieczność prawie natychmiasto-*

FIEGE z dużym doświadczeniem w obsłudze FMCG

Łukasz Popowski, Logistic Solutions Designer



Grupa FIEGE posiada szerokie doświadczenie w obsłudze branży FMCG. Portfolio naszych klientów obejmuje czołowych producentów żywności, alkoholi oraz słodczy. Dla każdego partnera świadczymy kompleksowe usługi z zakresu zarządzania łańcuchem dostaw, tj. magazynowanie, transport oraz usługi dodane (etykietowanie, budowanie standów, zgrzewek i zestawów promocyjnych). Ponadto dla niektórych klientów świadczymy również usługi zarządzania materiałami promocyjnymi.

Branża FMCG zajmuje priorytetowe miejsce w naszej strategii rozwoju. Obsługa wielkowolumenowych klientów korzystnie wpływa na wypełnienie sieci transportowej oraz umożliwia szerokie wykorzystanie efektu skali, zarówno w transporcie jak i w magazynie.

nagrywamy przygotowanie do wysyłki, co zapewnia nam pełną kontrolę nad całym procesem. Wykonywane są nagrania w wysokiej rozdzielczości z operacji foliowania palety, przed wysyłką towaru. Później są one dostępne w systemie na każde życzenie klienta i eliminują proces reklamacji praktycznie do zera – rozwija temat dyrektor handlowa z ID Logistics Polska.

Łukasz Popowski zwraca uwagę na to, że klientów z branży FMCG charakteryzuje bardzo duże wahania poziomu sprzedaży w krótkich okresach czasu. – *Mówimy tu zwłaszcza o końcówce miesiąca, kwartału i roku, kiedy obserwowane są wzrosty rzędu 100%-150% w stosunku do średniej dziennej. Tak duża zmienność wymusza na operatorze lokowanie tych klientów w placówkach multiklientekich tak, aby z jednej strony zapewnić właściwy poziom obsługi dla szczytów, a z drugiej utrzymać koszty na racjonalnym poziomie* – twierdzi.

Jednak ani elastyczność, ani restrykcyjne przestrzeganie warunków przechowywania i transportu, ani zróżnicowana flota,



Dlaczego klienci wybierają Fresh Logistics

Aleksandra Paszak, zastępca dyrektora regionu, Fresh Logistics Polska sp. z o.o.

Klienci Fresh Logistics Polska Sp. z o.o. to w większości przedsiębiorstwa produkcyjne specjalizujące się w produkcji świeżej żywności. Firmy, które do nas trafiają to podmioty pragnące zwiększać swoją przewagę konkurencyjną poprzez świadome optymalizowanie ponoszonych nakładów oraz poszukiwanie najlepszych rozwiązań dla procesów logistycznych.

To co skłania klientów do wyboru Fresh Logistics Polska sp. z o.o., to przede wszystkim ekspercka wiedza połączona z wieloletnim doświadczeniem w logistyce artykułów spożywczych w temperaturze kontrolowanej. Wykwalifikowany personel, specjalistyczna infrastruktura, wdrożone systemy zarządzania jakością to tylko niektóre elementy, które przekonują klientów do współpracy z Fresh Logistics Polska sp. z o.o.

a nawet innowacyjne platformy nie wystarczą, aby odnieść sukces w obsłudze logistycznej branży FMCG. – *Równie ważne są wysoko wykwalifikowane kadry oraz rozbudowane doświadczenie. Wielolet-*



W transporcie towarów szybkozbywalnych kluczową kwestią jest czas dostawy. W większości przypadków mówimy o dostawach just in time z bardzo wąskim marginesem czasowym, co wymusza na operatorze bardzo dokładne planowanie tras dystrybucyjnych oraz bieżące ich modyfikowanie

Operator który jest w stanie zagwarantować optymalny stosunek jakości do ceny będzie przyciągał do siebie klientów którzy opierają swoją przewagę rynkową o podobne przesłanki

nie, globalne know-how ułatwia nam tworzenie rozwiązań „szytych na miarę”, które spełnią indywidualne oczekiwania klientów. Nasze starania w tym zakresie są doceniane przez partnerów, m.in. Tesco, dla którego obsługujemy na wyłączność dostawy z centrów dystrybucyjnych do sklepów na terenie Polski – tłumaczy Arkadiusz Glinka z C.H. Robinson.


COLIAN Logistic

Partnerstwo i zaufanie

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



Colian Logistic Sp. z o.o.

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



Niezbędna stała i płynna komunikacja

Arkadiusz Glinka, dyrektor transportu na Europę Środkowo-Wschodnią, C.H. Robinson

Coraz bardziej innowacyjne podejście do obsługi branży FMCG wyraźnie widać m.in. w obszarze przepływu informacji. Jest to kluczowy czynnik, ponieważ bez doskonałej komunikacji między uczestnikami łańcucha dostaw nie ma możliwości sprawnego i szybkiego zarządzania procesem, co jest elementem niezbędnym w przypadku grupy produktów szybkozbywalnych. Niewątpliwie komunikacja w tym wypadku musi być stała i bardzo płynna, dlatego też świetnie sprawdzają się wszelkiego rodzaju zautomatyzowane, globalne systemy zarządzania transportem (TMS). Przykładem tego może być platforma Navisphere®, stworzona przez C.H. Robinson, która daje nadawcom możliwość śledzenia każdej przesyłki w dowolnym miejscu na świecie oraz pozwala koordynować umowy, zamówienia, stawki, oferty, harmonogramy oraz niezbędną dokumentację. Jeśli TMS jest skutecznie wykorzystywany, może wesprzeć w natychmiastowym zidentyfikowaniu problemów i usunięciu czynników przyczyniających się do nieefektywności łańcucha dostaw.

Systemy IT – trzon prowadzonej operacji

Obecnie trudno sobie wyobrazić magazyn, gdzie nie ma wsparcia pracy dostosowanym systemem IT oraz rozwiązaniami z zakresu automatyzacji, czy też innymi systemami informatycznymi. Bez tego trudno być konkurencyjnym i odpowiadać na potrzeby klienta. – *Już na etapie przygotowywania konkretnego projektu, dobór odpowiedniego systemu jest podstawowym elementem decydującym o jego powodzeniu. Obecnie, poza doбором WMS, przygotowujemy również szczegółowe plany przejścia od pracy ludzkiej do systemów częściowej i pełnej automatyzacji. Jesteśmy przekonani, że w najbliższej przyszłości będzie to nieuchronna konieczność* – zapewnia Marzena Wal.



Nawet najlepsza operacja magazynowa nie wygeneruje wartości dodanej dla klienta, jeżeli towar nie zostanie dowieziony na czas. I nawet najbardziej efektywna sieć transportowa nie usatysfakcjonuje klienta, jeżeli towar na magazynie zostanie pobrany i zapakowany w niewłaściwy sposób

Zdaniem Łukasza Popowskiego nowoczesne technologie to obecnie przyszłość logistyki. Automatyka magazynowa, taka jak sortery czy układnice staje się coraz bardziej powszechna. – *Powodem takiego stanu rzeczy są rosnące koszty pracy przez co zastosowanie rozwiązań automatycznych okazuje się tańsze od pracy ludzkiej. Dodatkowo dochodzi kwestia odpowiedniego zarządzania personelem w realiach dużej zmienności wolumenowej wśród klientów z tej branży* – wylicza.

Ale i w obszarze systemów IT obserwuje się znaczące zmiany. – *Dla zachowania transparentności oraz prawidłowego przebiegu procesu, każdy jego etap rejestrowany jest w systemie, co pozwala na dokładniejsze zarządzanie procesem i wychwytywanie aberracji na początkowym etapie, przed eskalacją nieregularności w cały magazyn. Dodatkowo klienci coraz częściej wymagają dostępu do systemu po swojej stronie w czasie rzeczywistym (głównie poprzez wykorzystanie API) zamiast regularnych raportów. Można więc z całą pewnością stwierdzić, iż rozwiązania informatyczne i automatyczne stanowią obecnie trzon prawidłowo prowadzonej operacji logistycznej* – mówi Łukasz Popowski.

Jak zdobyć przewagę na rynku?

W sytuacji, gdy liczący się na rynku operatorzy logistyczni spełniają podobne oczekiwania, to każdy z nich, aby odnieść przewagę nad konkurentami, musi sobie odpowiedzieć na pytanie: co muszę zrobić, aby być

lepszym, bardziej atrakcyjnym dla klienta od innych? Jest to tym bardziej ważne, że konkurencja na polskim rynku logistycznym jest na wysokim poziomie.

Większość z operatorów jest zgodna, że to jakość świadczonych usług jest cechą, która determinuje powodzenie operatora logistycznego. Arkadiusz Glinka jako klucz do sukcesu wymienia elastyczność i niezawodność firmy logistycznej. Podobnie Łukasz Popowski jako element przewagi konkurencyjnej podaje elastyczność oferowanych rozwiązań, a także umiejętność przewidywania nadchodzących zmian. – *Składa się na to szereg podstawowych czynników takich, jak umiejętność pozyskiwania i zarządzania ludźmi, dobór i rozwój systemów operacyjnych, organizacja systemów*

Klient z branży FMCG może budować swoją przewagę konkurencyjną w oparciu o szerokie portfolio produktów i/lub ich dużą dostępność. W obu przypadkach kluczem do sukcesu jest wybór właściwego operatora logistycznego.

wewnątrzmagazynowych, słuchanie i wyprzedzanie potrzeb naszych klientów – twierdzi.

Przewaga operatora logistycznego może być oparta na kilku czynnikach. Najważniejsze z nich przedstawiono w raporcie „Trendy na rynku powierzchni magazynowych i usług logistycznych”, zrealizowanym przez FIEGE, P3 i PMR Consulting & Research w październiku zeszłego roku, w oparciu o informacje uzyskane z dużych przedsiębiorstw korzystających z usług operatorów logistycznych lub deweloperów. Była to grupa 106 przedsiębiorstw zatrudniających co najmniej 250 pracowników, o minimalnym rocznym obrocie w wysokości 150 mln zł (patrz numer styczniowy TSL Biznes).

– *Analizując wyniki przytoczonego badania nasuwa się wniosek, iż dla klientów bardzo ważna (ważniejsza od ceny) jest jakość świadczonych usług* – dlatego też w tym obszarze należy upatrywać



Szybka zbywalność produktów FMCG powoduje konieczność prawie natychmiastowego uzupełniania zapasów w magazynach i w sklepach. W przypadku transportu produktów o bardzo krótkim terminie przydatności do spożycia konieczna jest wręcz realizacja dostaw w trybie just-in-time

źródeł przewagi konkurencyjnej. Operator, który jest w stanie zagwarantować optymalny stosunek jakości do ceny będzie przyciągał do siebie klientów, którzy opierają swoją przewagę rynkową o podobne przesłanki – wyjaśnia Łukasz Popowski.

Marzena Wał uważa, że podstawową cechą, której oczekuje współczesny klient od operatora logistycznego jest elastyczność. – Dziś na rynku liczy się czas reakcji na potrzebę. Szybkość przystosowywania się do zmian. Wciąż szukamy nowych metod na sprawniejsze działanie, nie ma takiej możliwości by uznać, że jesteśmy już na tyle dobrzy, aby nie inwestować w nowe rozwiązania i systemy – twierdzi.

Natomiast zdaniem Aleksandry Paszak nie ma gotowej recepty na zdobycie przewagi rynkowej nad konkurentami, niemniej jest kilka elementów które znacząco wpływają na wybór i ocenę operatora logistycznego. – Budowa przewagi konkurencyjnej to proces ciągły, wiążący się z nieustannym doskonaleniem procesów i eliminowaniem etapów nie dających wartości dodanej dla klienta. W FLP na bieżąco obserwujemy sytuację na rynku usług logistycznych i dynamicznie reagujemy na zachodzące zmiany – tłumaczy. – W tym celu regularnie prowadzimy badanie NPS, w którym pytamy naszych klientów m.in. o to, jak oceniają Fresh Logistics Polska sp. z o.o. na tle konkurencji z branży? Odpowiedzi, które otrzymujemy utwierdzają nas w przekonaniu, że polityka firmy FLP i podejmowane akcje w zakresie budowy przewagi konkurencyjnej są dostrzegane i doceniane przez klientów. Mówią nam oni otwarcie, że naszą przewagą jest gotowość do szybkiego reagowania na zmie-



Budowa przewagi konkurencyjnej to proces ciągły, wiążący się z nieustannym doskonaleniem procesów i eliminowaniem etapów nie dających wartości dodanej dla klienta

niające się wymagania rynku, ekspercka wiedza pracowników FLP oraz gotowość niesienia pomocy w sytuacjach kryzysowych. I w tym zakresie nic się nie zmienia, chyba że na lepsze... Klienci FLP wiedzą, że mogą na nas liczyć – podkreśla.

Coraz większe wymagania klientów

Podsumowując można przytoczyć wypowiedź Łukasza Popowskiego, którego zdaniem – klient z branży FMCG może budować swoją przewagę konkurencyjną w oparciu o szerokie portfolio produktów i/lub ich dużą dostępność. W obu przypadkach kluczem do sukcesu jest wybór właściwego operatora logistycznego który będzie w stanie zapewnić bardzo wysoką elastyczność operacyjną i transportową, jak również utrzymanie bądź nawet redukcję kosztów związanych z logistyką.

Marzena Wał dodaje, że – w odniesieniu do branży FMCG, obserwujemy duże zmiany w zachowaniu klienta finalnego, co z kolei warunkuje i wpływa na oczekiwania naszych bezpośrednich klientów. Dzisiaj klient finalny oczekuje stałej dostępności towarów na półce przy jednocześnie szerokim spektrum ich różnorodności. Oznacza to bardzo duże rozdrobnienie zamówień składanych przez sklepy i często przygotowywanie kompletacji towarów na sztuki. Najkrócej można to określić jako często, mało i w ciągłej realizacji. Biorąc pod uwagę liczbę SKU towarów naszych klientów oferowanych na rynku, łatwo można sobie wyobrazić poziom skomplikowania operacji wewnątrzmagazynowych. ◀

Elżbieta Haber

OCPD24.COM

**UBEZPIECZENIA
DLA TRANSPORTU**

☎ 519 837 349 ✉ bok@ocpd24.com 🏠 www.ocpd24.com

Jak kompleksowość usługi wpływa na koszty logistyczne?



Silvan Logistics wyróżnia się na rynku całościowym podejściem do łańcucha dostaw. Dzięki współpracy z wszystkimi armatorami i rozbudowanej siatce agentów na całym świecie sprowadza wiele produktów z niemalże każdego portu

Silvan Logistics rozbudował zakres usług o spedycję morską i realizuje transport z każdego portu na świecie bezpośrednio do sieci handlowej. Powód jest jeden – optymalizacja kosztów.

Nie od dziś wiadomo, że kontrolując cały łańcuch dostaw ma się większą możliwość na dopasowanie oferty do potrzeb klienta, a to ma bezpośrednie przełożenie na koszty. To dzięki temu współpracujemy już wiele lat z firmami, z którymi zbudowaliśmy zaufanie i dostarczamy usługi skrojone dokładnie do stawianych przed nami celów – mówi Adrian Kwieciński, dyrektor zarządzający Silvan Logistics.

Door-2-door

Transport morski pod klucz to dziś już za mało. Odprawy celne, cała obsługa dokumentacji to zdecydowana wygoda klientów – takie usługi świadczy wiele podmiotów. Silvan Logistics wyróżnia się na rynku całościowym podejściem do łańcucha dostaw. Dzięki współpracy z wszystkimi armatorami i rozbudowanej siatce agentów na całym świecie sprowadza wiele produktów z niemalże każdego portu. Następnie

są one przewożone do centralnego magazynu w Gądkach i przechowywane albo na powierzchni przeznaczonej na produkty suche, albo w komorach chłodniczych. Następnie transportem drogowym docierają do sieci handlowych.

Zmniejszenie kosztów

Usługa, dzięki dużej skali, może być optymalizowana na wielu polach. Cały transport spięty w ramach dedykowanego systemu ERP nie pozwala na przestoje. Im krócej towar przebywa w transporcie, tym niższe koszty logistyczne go obciążają. Za-

nam na dynamiczny rozwój. 54,2% wzrostu przychodów w 2017 pokazuje, że kierunek, który obraliśmy świetnie się sprawdza – mówi Adrian Kwieciński. Ponieważ wielkie rzeczy nie powstają w pośpiechu, kluczowym czynnikiem, który doprowadza do owocnej współpracy jest dokładne poznanie potrzeb i wyzwań po stronie producentów/importerów. Dzięki temu możliwe jest zbudowanie precyzyjnie dopasowanych procedur operacyjnych, a skala pozwala na znaczące obniżenie kosztów.

– Średni czas przygotowania dedykowanej oferty to około 3 miesiące. Ostatecznie realizujemy usługę nie tylko efektywną

Cały transport spięty w ramach dedykowanego systemu ERP nie pozwala na przestoje. Im krócej towar przebywa w transporcie tym niższe koszty logistyczne go obciążają.

zwyczaj trudno o porozumienie pomiędzy wieloma podmiotami odpowiadającymi za dostawę. Każde spóźnienie ma negatywne skutki na każdym kolejnym kroku realizacji, a jedynym przegrany pozostaje zleceniodawca. Silvan Logistics odpowiada samodzielnie za cały proces operacyjny. Szereg dodatkowych możliwości jak: komisjonowanie, konfekcja, co-packing oraz etykietowanie wpływa na uproszczenie procedur po stronie klienta.

– Mniej pomyłek, większa wygoda i niższe koszty. To model, który sprawdza się u naszych klientów i jednocześnie pozwala

kosztowo, ale także skuteczną. Naszym celem jest dążenie do pełnej satysfakcji po obu stronach, a każdy klient ma inne priorytety, do których dopasowujemy swoje możliwości – komentuje Sławomir Judek, specjalista ds. sprzedaży usług TSL w Silvan Logistics.

W budowaniu kolejnych przewag konkurencyjnych pomaga dążenie do realizacji kompleksowej oferty. Cały transport będzie się coraz mocniej przesuwał w stronę operatorów logistycznych, takich jak Silvan Logistics, którzy są w stanie sprostać nowym wyzwaniom w globalnej architekturze rynku. <

MM



Oil CAT – rozwiązania logistyczne dedykowane wymagającej branży olejowej

CAT LC Polska to czołowy operator logistyczny dla branży motoryzacyjnej, który zapewnia również transport i dystrybucję środków smarnych. Specjalizuje się w dystrybucji olejów dla motoryzacji i rolnictwa, olejów przemysłowych, smarów plastycznych, płynów eksploatacyjnych oraz chemii samochodowej, w tym towarów podlegających europejskiej umowie o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (ADR).

CAT LC Polska dostosowuje procesy na potrzeby najbardziej wymagających branż, rozszerzył grono zadowolonych klientów poprzez wprowadzenie usługi dostaw nocnych, dostaw w soboty a także dostawy najwyższego priorytetu TopCAT. W ramach usług realizowana jest również logistyka zwrotów oraz przetrzuty między odbiorcami.

Dystrybucja od jednego kanistra poprzez palety do beczek oraz pojemników DPPL nie stanowi wyzwania, zarówno jeśli chodzi o opakowania dla detalu jak i rynku hurtowego. W najkrótszym czasie dostaw

na rynku, CAT LC zapewnia jednocześnie bezpieczeństwo przewozu powierzonych ładunków, a także terminowość i bezszkodowość na poziomie liderów rynkowych. CAT LC umożliwia elastyczne odbiory w wyznaczonych oknach czasowych oraz transport przesyłek, które podlegają pod system monitorowania drogowego przewozu towarów SENT.

Obecnie CAT LC obsługuje kilka działających na polskim rynku firm – liderów branży olejowej i systematycznie rozszerza grono klientów z tej branży. ◀

KK



TimoCom

Genialnie skuteczny! Z największą w Europie platformą transportową.

- Znajdziesz odpowiednie ładunki dla swoich pojazdów i na stałe zoptymalizujesz wykorzystanie własnych mocy przerobowych
- Znajdziesz odpowiedniego usługodawcę spośród 40.000 sprawdzonych europejskich firm
- Wyszukasz w prosty sposób odpowiednie pojazdy dla swoich ładunków w wymaganym terminie

Przetestuj teraz bezpłatnie do 4 tygodni!

Chlebnia nowym etapem rozwoju firmy Raben

Intensywny rozwój Raben Logistics Polska sprawił, że stare oddziały firmy już nie wystarczają. Konsekwencją tego jest budowa oddziału w Chlebnii – dwóch nowoczesnych magazynów klasy A, o łącznej powierzchni 42 tys. m². Oddział miesięcznie jest w stanie obsłużyć ponad 85 tys. przesyłek.

Wstarym oddziale w Grodzisku Mazowieckim było nam już trochę ciasno – wyjaśnia Jolanta Sawińska, dyrektor regionu, Raben Logistics Polska – Ze względu na rozwój naszych klientów, a co za tym idzie,

burmistrza i lokalnych władz, którzy zapewniają w Grodzisku Mazowieckim przyjazny biznesowi klimat inwestycyjny.

Podczas uroczystości

Oficjalna uroczystość z okazji otwarcia oddziału w Chlebnii miała miejsce 6 kwietnia. W jej trakcie Janusz Anioł, dyrektor generalny Raben Logistics Polska tłumaczył: – Zdecydowaliśmy się wybrać taką lokalizację nowego oddziału ze względu na strategiczne położenie i infrastrukturę dostosowaną do potrzeb inwestorów oraz przychylną politykę lokalnych władz. Nowa inwestycja stanowi ponad 40% powierzchni magazynowej Raben Logistics Polska w regionie mazowieckim. Był to też kolejny profesjonalny projekt realizowany z firmą Panattoni, która znając nasze potrzeby zawsze jest gotowa by na nie odpowiedzieć.

Z jej ramienia wystąpił Marek Dobrzycki, Managing Director, Panattoni Europe. – Szyte na miarę budynki, w tym jeden cross-dock, o łącznej powierzchni ponad 42,5 tys. m² to najnowsza realizacja Panattoni Europe dla Raben Logistics Polska. Powstały one w ramach jednej z najbardziej strategicznych lokalizacji – w Panattoni Park Grodzisk III. Kompleks

zlokalizowany jest w pobliżu węzła Grodzisk Mazowiecki autostrady A2 oraz przy planowanej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego. Jest to kluczowe miejsce dla klientów koncentrujących się na logistycznej obsłudze zarówno rynku warszawskiego, jak i krajowego – mówił.

Warto dodać, że jeden z odrębnych obiektów magazynowych to magazyn niski przeładunkowy (cross-dock) o powierzchni ok. 8 tys. m², a drugi to magazyn wysokiego składu o powierzchni 34 tys. m², będący w stanie pomieścić ok 50 tys. palet. Dodatkowo w nowej lokalizacji mieści się budynek biurowy o powierzchni użytkowej 2,6 tys. m² oraz parking z 214 miejscami dla samochodów osobowych i 65 dla pojazdów ciężarowych.

Na co dzień

Codziennie obiekt jest w stanie obsłużyć ponad 4 tys. przesyłek i przyjąć, wyładować oraz załadować ok. 265 samochodów. Łączne zatrudnienie w Chlebnii to obecnie 315 osób w biurze i magazynie, oddział współpracuje z 60 przewoźnikami, którzy zatrudniają 279 kierowców. Zadbano, aby magazyn był ekologiczny. Wykorzystano w nim rozwiązania pozwalające na ograniczenie zużycia energii elektrycznej, gazu i wody. Magazyny zostały wyposażone w oświetlenie typu LED, a zainstalowane w nich świetliki zapewniają stały dostęp do naturalnego światła dziennego. Zastosowano także nowoczesne promienniki gazowe. Z kolei biurowiec posiada wentylację mechaniczną z odzyskiem ciepła. Liczba hydrantów w obiekcie odpowiada rozkładowi regałów, co pozwala zwiększyć poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

O tym, że bezpieczeństwo jest ważne dla firmy, świadczy także sygnalizacja świetlna przy wszystkich dokach – rampach załadunkowych. Informuje ona zarówno o tym, która rampa jest dostępna, ale także kiedy kierowca może bezpiecznie odjechać spod rampy po skończonym załadunku. ◀



Oficjalne przecięcie wstęgi 6 kwietnia 2018 roku

wzrost zarówno wolumenów jak i oczekiwań naszych usługobiorców, zdecydowaliśmy się na przeniesienie do większej i nowocześniejszej lokalizacji. Warto tu zaznaczyć, że na terenie gminy działamy już ponad 20 lat. Między innymi dzięki postawie



Nowa inwestycja stanowi ponad 40% powierzchni magazynowej Raben Logistics Polska w regionie mazowieckim – tłumaczy Janusz Anioł

EH



**SOLIDNY PARTNER
TRWAŁE WÓZKI.™**

ZEPPELIN®
WE CREATE SOLUTIONS

OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA I ZWIĘKSZONA WYDAJNOŚĆ Z HYSTER REACHSTACKER



**DOSTARCZANE PRZEZ ZEPPELIN POLSKA PRODUKTY I USŁUGI,
TO KOMPLEKSOWE I INDYWIDUALNE PODEJŚCIE DO KLIENTA.**

- Dystrybucja wózków widłowych i maszyn budowlanych
- Wynajem wózków oraz maszyn budowlanych
- Serwis i obsługa posprzedażna
- Wózki używane
- Części i akcesoria

Centrala Zeppelin Polska Sp. z o.o.
Kajetany, ul. Klonowa 10; 05-830 Nadarzyn
tel. +48 22 566 47 00; biuro@zeppelin-polska.com

www.zeppelin.pl



Zeppelin Polska Sp. z o.o. jest dystrybutorem i autoryzowanym serwisem poniższych marek na terenie kraju:



Combilift otwiera nową fabrykę

26 kwietnia 2018 roku to wyjątkowa data dla położonej w Północnej Irlandii, w miejscowości Monaghan, firmy Combilift. Tego dnia nastąpiło otwarcie nowej siedziby centrali przedsiębiorstwa i zakładu produkcyjnego. Co więcej, uroczystość ta zbiegła się z dwudziestą rocznicą jej założenia.

Combilift, to znany na całym świecie producent wózków widłowych bocznych i produktów do transportu bliskiego, a zarazem firma rodzinna zatrudniająca 550 osób. Nowa fabryka to dodatkowe 200 miejsc pracy, które mają powstać w ciągu najbliższych trzech lat. Znajdą tam miejsce wykwalifikowani technicy, inżynierowie projektanci, specjaliści w dziedzinie logistyki i łańcucha dostaw oraz specjaliści z zakresu mechatroniki.

i chciałbym pogratulować Robertowi Moffettowi i Martinowi Mc Vicarowi, ich zespołowi kierowniczemu i personelowi oraz wszystkim członkom Combilift dotychczasowych osiągnięć i życzyć im sukcesów na przyszłość – powiedział podczas uroczystości otwarcia obiektu Leo Varadkar. Martin McVicar, dyrektor zarządzający Combilift, dodał, że dzięki tej inwestycji Combilift będzie mógł zrealizować plany rozwoju. – Od kiedy w 2015 r. ogłosiliśmy nasze

wskazała na pozytywny wpływ Combilift na region przygraniczny. – Firma jest żywym dowodem na to, że nie musisz być w wielkim mieście, aby osiągnąć globalny sukces. Jako minister jestem skoncentrowana na zapewnieniu odpowiednich warunków, aby zachęcać do tworzenia miejsc pracy w całym kraju, dlatego wspieranie tak ambitnych przedsiębiorstw jak Combilift ma ogromne znaczenie. Cieszę się, że rząd, poprzez Enterprise Ireland, częściowo finanso-



W otwarciu nowej fabryki udział wzięli: premier Irlandii Leo Varadkar, ministra biznesu, przedsiębiorczości i innowacji Heather Humphreys, prezeska Enterprise Ireland Julie Sinnamon, zarząd i pracownicy firmy Combilift oraz kilkuset gości z całego świata

Combilift jest prywatną i w pełni kapitałową firmą, z siedzibą w Monaghan w Irlandii, specjalizującą się w produkcji czterokierunkowych wózków widłowych. W 1998 r. założył ją Martin McVicar i Roberta w Moffett.

plany dotyczące tej fabryki, zatrudniliśmy dodatkowe 230 osób. I planujemy zrekrutować jeszcze 200 w ciągu najbliższych 3 lat. Budowa nowoczesnego zakładu produkcyjnego i zatrudnienie wykwalifikowanej siły roboczej pozwoli podwoić produkcję w ciągu najbliższych 5 lat.

Z kolei ministra biznesu, przedsiębiorczości i innowacji Heather Humphreys

wał zakład produkcyjny, który toruje drogę dla tego ekscytującego biznesu, aby podwoić jego produkcję i stworzyć nowe miejsca pracy w regionie – stwierdziła. A jak tłumaczyła Julie Sinnamon, Enterprise Ireland ściśle współpracuje z firmą Combilift od początku, jeszcze kiedy zaczynała jako start-up i teraz, kiedy jest globalnym producentem, eksportującym produkty do 85 krajów.

Uroczystość z udziałem 700 osób

Uroczystość otwarcia nowej fabryki odbyła się z dużym rozmachem. Udział w niej wzięli premier Irlandii Leo Varadkar, minister biznesu, przedsiębiorczości i innowacji Heather Humphreys, prezes Enterprise Ireland Julie Sinnamon, zarząd i pracownicy firmy Combilift oraz kilkuset gości z całego świata, w tym przedstawiciele spółki WDX SA, która od 15 lat jest dystrybutorem irlandzkich wózków widłowych na polskim rynku.

– Combilift to niesamowita historia sukcesu Monaghan. Kiedy firma została założona 20 lat temu, miała trzech pracowników, genialną koncepcję i ambicję, aby ją urzeczywistnić. Teraz Combilift odgrywa znaczącą rolę w sukcesie Monaghan



Budowa nowoczesnego zakładu produkcyjnego i zatrudnienie wykwalifikowanej siły roboczej pozwoli podwoić produkcję w ciągu najbliższych 5 lat

Nowa inwestycja

Firma w nowy obiekt zainwestowała 50 mln euro. Był on gotowy już na początku roku, jednak stopniowa przeprowadzka poszczególnych linii produkcyjnych trwała trzy miesiące. Fabryka ma powierzchnię 46,5 tys. m², a teren, na którym powstała wynosi 100 akrów, jest więc jeszcze miejsce na rozbudowę. Powierzchnia samego dachu to 11 akrów. Z tego 30% pokryta jest świetlikami umożliwiającymi pracę w naturalnym świetle dziennym. Oświetlenie zapewnia 1100 diod LED z pojedynczymi czujnikami. Panele słoneczne dostarczają 185 kW energii za pomocą instalacji biomasy o mocy 1 MW, a do opalania wykorzystywane jest drewno z recyklingu (palety itp.) – do ogrzewania kabin natryskowych i miejsc montażu. Wykorzystywana jest także woda deszczowa. Siedziba i zakład produkcyjny uzyskały międzynarodowy certyfikat zarządzania jakością ISO 9001, ISO 14001 Environment Management oraz serię oceny bezpieczeństwa pracy OHSAS 18001.

Nowa fabryka pozwoli podwoić wydajność w ciągu jednej zmiany na wszystkich liniach produkcyjnych. Cztery 90-metrowe ruchome linie montażowe wytwarzają gotowy wózek widłowy co 15 minut. Obecnie każdego tygodnia z Monaghan do 85 krajów na całym świecie wysyłanych jest ponad 50 gotowych ciągników siodłowych oraz części zamienne przeznaczone do sieci dealerskiej.

20 lat na rynku

Combilift jest prywatną i w pełni kapitałową firmą, z siedzibą w Monaghan w Irlandii, specjalizującą się w produkcji czterokierunkowych wózków widłowych. W 1998 r. założył ją Martin McVicar, dyrektora zarządzający i Roberta w Moffett, dyrektor techniczny. Ich celem było stworzenie wózka widłowego, który zminimalizuje przestrzeń wykorzystywaną przy transporcie i przeładunku długich i nieporęcznych materiałów oraz ułatwi manewrowanie z towarem w wąskich przestrzeniach. Efekt, to opraco-



Fabryka ma powierzchnię 46,5 tys. m², a teren, na którym powstała wynosi 100 akrów, jest więc jeszcze miejsce na rozbudowę

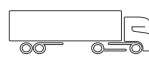
Nowa fabryka pozwoli podwoić wydajność w ciągu jednej zmiany na wszystkich liniach produkcyjnych. Każdego tygodnia z Monaghan wysyłanych jest ponad 50 ciągników siodłowych oraz części zamienne przeznaczone do sieci dealerskiej.

wanie pierwszego na świecie wielokierunkowego, czterokołowego wózka widłowego z napędem na wszystkie koła, zasilanego silnikiem spalinowym. W rzeczywistości jest on połączeniem wózka widłowego i wózka bocznej załadunku. Jest bardzo zwrotny, bezpieczny, ekonomiczny i wyjątkowo wydajny. Korzyści, jakie przynosi użytkownikom, to redukcja liczby wózków i operatorów, przyspieszenie procesu przemieszczania towaru, znaczne zredukowanie uszkodzeń niepaletowanych produktów.

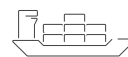
W pierwszym roku działalności Combilift wyprodukował 18 sztuk tych pojazdów, z których 17 wyeksportowano. Do 2001 r.

produkcja wzrosła do prawie 450 sztuk na rok, a oprócz sektora drzewnego, wózków PCV i budowlanego, wózki zaczęły być sprzedawane także w sektorach przemysłowych, handlujących stalą i aluminium. W tym samym roku zostały do-

W Combilift opracowano pierwszy na świecie wielokierunkowy, czterokołowy wózek widłowy z napędem na wszystkie koła, zasilany silnikiem spalinowym. W rzeczywistości jest on połączeniem wózka widłowego i wózka bocznej załadunku.



TRANSPORT
DROGOWY



TRANSPORT
MORSKI



MAGAZYNOWANIE
LOGISTYKA KONTRAKTOWA

SILVAN
logistics

IFS
Logistics

KONTAKT:
office@silvan-logistics.com
+48 61 625 69 63
WWW.SILVAN-LOGISTICS.COM

cenione osiągnięcia firmy i samego Martina McVicara. Firma została eksporterem roku, a Martin McVicar w wieku 29 lat został przez firmę Ernst&Young ogłoszony przedsiębiorcą roku. Z roku na rok produkcja i sprzedaż rosły o ponad 20%, dzięki czemu Combilift przekształcił się z niszowego producenta we właściciela głównej marki na globalnym rynku specjalistycznych wózków widłowych. W 2006 r. wybudował i otworzył nową fabrykę w miejscowości Monaghan, a do chwili obecnej portfolio produktów rozszerzono znacznie, m.in. o maszyny budowlane, podnośniki – wózki akumulatorowe i widłowe.

Kariera inżynierska Martina McVicara rozpoczęła się od pracy w Moffett Engineering, firmie produkującej wózki widłowe, gdzie przed ukończeniem 20 r.ż. awansował na stanowisko głównego inżyniera. Po sprzedaży firmy w 1997 r. Martin, wraz z Robertem Moffettem, założył Combilift, aby zapełnić niszę w sektorze przeładunku i transportu wewnętrznego długich i niestandardnych ładunków. Wynikiem jego pracy był czterokierunkowy Combilift. Martin stale opracowuje nowe dodatki do asortymentu Combilift oraz dużo podróżuje odkrywając nowe rynki i zastosowania dla swoich produktów.

Robert Moffett był postacią wiodącą w firmie Moffett Mounty, produkującej wózki wyładownicze zintegrowane z sa-



Personalizacja na dużą skalę jest możliwa dzięki temu, że Combilift oferuje bezpłatną usługę projektowania. Inżynierowie proaktywnie projektują, planują i produkują rozwiązania we współpracy z klientami, oferując analizę przepływu materiałów i animacje 3D

Od początku Combilift produkuje spersonalizowane produkty dostosowane do wymagań klienta. – *Elastyczność w naszym nowym obiekcie oznacza, że Combilift może nadal przyjmować wszelkie życzenia klientów dotyczące niestandardowego rozwiązania wózków. Nowa fabryka umożliwia podwójną produkcję i skupienie się na potrzebach klientów i dealerów. Staliśmy się kimś więcej niż tylko producentem wózków widłowych, przekształcamy sektor transportu i logistyki w innowacyjne produkty kosmiczne* – twierdzi McVicar.

Personalizacja na dużą skalę jest możliwa dzięki temu, że Combilift oferuje bezpłatną usługę projektowania. Inżynierowie proaktywnie projektują, planują i produkują rozwiązania we współpracy z klientami, oferując analizę przepływu materiałów i animacje 3D.

Dzięki opatentowanej technologii wózki Combilift są wyposażone w 4-kierunkowy układ kierowniczy, pozwalający

98% produktów jest eksportowanych do 85 krajów za pośrednictwem własnej, 250-osobowej, międzynarodowej sieci dealerskiej, z czego jedna czwarta trafia do Wielkiej Brytanii.



Dzięki opatentowanej technologii wózki Combilift są wyposażone w 4-kierunkowy układ kierowniczy, pozwalający na przewożenie bokiem długich ładunków spoczywających na platformie. To daje oszczędność miejsca nawet do 100%

mochodami dostawczymi, która została sprzedana w 1997 r. Po tym wydarzeniu połączył siły z Martinem jako dyrektor techniczny Combilift. Do dziś jest motorem napędowym działu badań i rozwoju, który stale opracowuje nowe modele.

Produkty Combilift były wielokrotnie nagradzane, w tym trzykrotnie prestiżową nagrodą FLTA. W roku 2017 Combilift otrzymał nagrodę Deloitte za najlepiej rozwijającą się firmę. Obecnie 98% produktów jest eksportowanych do 85 krajów za pośrednictwem własnej, 250-osobowej, międzynarodowej sieci dealerskiej, z czego jedna czwarta trafia do Wielkiej Brytanii. Stąd obawy Martina dotyczące współpracy z tym krajem po Brexicie.

Masowa personalizacja

Martin McVicar imponujący wzrost firmy przypisuje masowej personalizacji. – *Combilift wyznaczył punkt odniesienia dla masowej produkcji niestandardowych, innowacyjnych produktów. Masowa personalizacja to nowa granica zarówno dla klienta, jak i producenta. Coraz więcej klientów oczekuje, że produkty będą dostosowane do ich potrzeb* – uważa.

na przewożenie bokiem długich ładunków spoczywających na platformie. Dzięki temu można oszczędzić miejsce nawet do 100%, a pozyskanie większej przestrzeni magazynowej prowadzi do zmniejszenia wielkości floty, emisji, czasu trwania cyklu pracy, kosztów przeładunku i transportu wewnętrznego oraz magazynowania. To pośredni efekt precyzyjnego pozycjonowania i możliwości łatwego manewrowania w wąskich przestrzeniach, w tym podczas przejeżdżania przez bramy, które są węższe niż przewożony ładunek, co też eliminuje potrzebę wielokrotnego przeładunku towarów. Skutkuje to mniejszą ilością przypadków uszkodzenia ładunków, bezpieczniejszym przeładunkiem i transportem wewnętrznym, a także eliminuje potrzebę stosowania szerokich bram czy przenośników.

Wózek Combilift pracuje równie wydajnie zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz. Jest dostępny z paliwooszczędnym napędem na LPG, na olej napędowy lub elektryczny, co eliminuje potrzebę stosowania oddzielnych wózków do pracy na zewnątrz i wewnątrz. ◀

Tekst i zdjęcia:
Elżbieta Haber

Europa pokochała ekożywność. A Polacy?

Ostatnia dekada to dynamiczny rozwój rynku żywności ekologicznej w Europie. W Polsce liczba specjalistycznych gospodarstw, producentów, dystrybutorów również systematycznie rośnie. Jaka przyszłość czeka branżę? Jakim wyzwaniom będzie musiała sprostać w najbliższym czasie?

Choć przyzwyczajenia żywieniowe Polaków ewoluują, to zmiana ta nie zawsze idzie w parze z odpowiednią wiedzą. Jednym z częściej popełnianych błędów jest używanie zamiennie terminów „żywność ekologiczna” i „zdrowa żywność”. A to nie to samo, bo tzw. zdrowa żywność często nie jest ekologiczna. W czym tkwi różnica?

Żywność ekologiczna pochodzi tylko od producentów czy rolników posiadających specjalne certyfikaty Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Wiąże się to z koniecznością spełnienia rygorystycznych norm, a później corocznym przechodzeniem szczegółowych kontroli przeprowadzanych przez inspekcje weterynaryjne, inspekcje ochrony roślin czy handlowe. Daje to jednak konsumentowi pewność, iż środki spożywcze opatrzone jako „eko” są wolne od zanieczyszczeń: pozostałości środków ochrony roślin i hormonów, a podczas ich produkcji nie stosowano nawozów sztucznych i organizmów zmodyfikowanych genetycznie.

W pogoni za Europą

Rynek żywności ekologicznej w Polsce przeżywa dynamiczny rozwój. Według aktualnych danych Inspekcji Jakości Han-

niej – 562 (dane Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi). Według prognoz branżowych w 2018 r. wartość rynku produktów eko w Polsce przekroczy miliard złotych. A jeszcze 20 lat temu liczbę specjalistycznych gospodarstw szacowano zaledwie na 500.

Nic więc dziwnego, że w coraz lepszej sytuacji znajdują się przedsiębiorstwa świadczące swoje usługi w branży eko, zwłaszcza zaś te sprzedające online (segment e-grocery).

– Jednak wciąż musimy gonić takie kraje, jak Wielka Brytania, Holandia, Austria. Według prognoz branżowych tendencja wzrostowa na polskim rynku ma się utrzymać przynajmniej do 2030 r. – przewiduje Joanna Leońska, właścicielka firmy Ekooj.pl, dystrybutora ekożywności dostarczającego produkty bezpośrednio do klientów.

Dane Inquiry Market Research potwierdzają, że udział żywności ekologicznej w polskim rynku spożywczym kształtuje się na poziomie 0,3%, a średnia unijna to około 4%.

Bez technologii byłoby trudniej

W branży ekożywności ważny segment stanowią produkty świeże, jak: warzywa, owoce, mięso, sery, jaja. Dlatego też jed-

nym z większych wyzwań, przed jakimi stoją dostawcy jest utrzymanie ich w odpowiedniej temperaturze podczas przechowywania lub nawet kilkugodzinnego transportu, bo tyle czasu może zająć dystrybucja.

– Urządzenia montujemy w obszarze, który ma zostać objęty pomiarem, np. na półce magazynu czy w chłodni samochodowej. System zbiera dane i przesyła je do chmury a następnie do aplikacji. Zastosowanie rozwiązania systemowego daje pełną wiedzę co do całego łańcucha zimna, a co więcej, w przypadku odchylenia temperatur, możemy zareagować, np. w przypadku awarii prądu w magazynie. O przekroczeniu odpowiednich ram temperatur system poinformuje wysyłając SMS-a – opisuje Jérémy Laurens, CEO firmy Blulog.



Rozwiązanie oparte na ważących kilkanaście gram rejestratorach opracowała polsko-francuska firma Blulog. System pozwala dystrybutorom zagwarantować najwyższą jakość produktów dostarczanych do klientów

Jednym z większych wyzwań, przed jakimi stoją dostawcy jest utrzymanie żywności w odpowiedniej temperaturze podczas przechowywania lub nawet kilkugodzinnego transportu, bo tyle czasu może zająć dystrybucja.

dlowej Artykułów Rolno-Spożywczych (stan na koniec 2016 r.) w Polsce działa 23 375 producentów ekologicznych (rok wcześniej 23 015).

Skalę wzrostów obrazuje również liczba przetwórci ekologicznych, która w ostatniej dekadzie wzrosła niemal 6-krotnie. W 2005 r. zanotowano w kraju 99 takich przetwórci, a dziesięć lat póź-

nym z większych wyzwań, przed jakimi stoją dostawcy jest utrzymanie ich w odpowiedniej temperaturze podczas przechowywania lub nawet kilkugodzinnego transportu, bo tyle może zająć dystrybucja do wszystkich klientów. Kluczem jest więc zastosowanie odpowiedniego rozwiązania technologicznego, które zautomatyzuje proces pomiaru, zebrania danych i da

– Urządzenia montujemy w obszarze, który ma zostać objęty pomiarem, np. na półce magazynu czy w chłodni samochodowej. System zbiera dane i przesyła je do chmury a następnie do aplikacji. Zastosowanie rozwiązania systemowego daje pełną wiedzę co do całego łańcucha zimna, a co więcej, w przypadku odchylenia temperatur, możemy zareagować, np. w przypadku awarii prądu w magazynie. O przekroczeniu odpowiednich ram temperatur system poinformuje wysyłając SMS-a – opisuje Jérémy Laurens, CEO firmy Blulog.

MM

Źródło: Przegląd Hodowlany, nr 2/2017, Raporty roczne Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych o stanie rolnictwa ekologicznego, dane Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, prognozy branżowe ekooj, badania agencji Inquiry Market Research.

Wózki Hyster® z przeznaczeniem dla transportu intermodalnego

Firma Hyster®, producent wózków widłowych przeznaczonych do wymagających zadań, swoje produkty sprzedaje już od 80 lat. Przez cały czas dba o to, aby były konstruowane zgodnie z najnowszymi technologicznymi osiągnięciami. Przykładem tego są dwa rodzaje podnośników – do załadowanych oraz do pustych kontenerów, na które popyt rośnie ze względu na rozwój transportu intermodalnego.

Oba wózki charakteryzują się wytrzymałą konstrukcją i niskim kosztem eksploatacji. Dotyczy to zresztą wszystkich dużych wózków widłowych, także do ciężkich ładunków i wózków

wysięgnikowych. W każdym wypadku producent zapewnia globalną obsługę części zamiennych, spełniając przy tym wszelkie wymagania klientów w zakresie obsługi transportu materiałów. Co więcej, produkty dostosowywane są do wymagań rynków regionalnych. A jako że wiele modeli dużych wózków potrzebuje specjalnych rozwiązań inżynierskich, firma Hyster zatrudnia wykwalifikowany zespół fachowców.

Z kolei wsparcie w zarządzaniu flotą, dostawą części, uzyskiwaniem kapitału i specjalistycznym szkoleniu oferuje firma Zeppelin Polska, która zna wymagania klienta, pomaga przy wybieraniu odpowiedniego wózka podnośnikowego oraz zapewnia szybkie i niezawodne wsparcie.

na tym wydajność operacyjna, a nawet się zwiększyła. Co więcej, mogą one pracować ciężiej, dłużej i szybciej nawet w najtrudniejszych środowiskach. Wszystkie podnośniki do załadowanych kontenerów Hyster® wyposażono w kabiny Hyster „Vista”, z doskonałą widocznością i ergonomicznym miejscem pracy. Specjalny kształt przeciwwagi oraz przemyślana konstrukcja wysięgnika teleskopowego zapewniają doskonały widok podczas cofania. Wysięgnik nie przesłania tylnego okna.

Wytrzymały i bardzo trwały wysięgnik teleskopowy umożliwi układanie kontenerów w pięciu poziomych stertach i na głębokość trzech kontenerów. Przejrzyste i dobrze rozmieszczone wyświetlacze dają operatorowi przez cały czas możliwość precyzyjnego



Operator może sterować dobrem poziomów wydajności pracy i ekonomiczności zużycia paliwa. Pozwala mu na to funkcja wyboru trybów ECO (eLo i Hi-P), dostępna we wszystkich modelach Hyster® do transportu bliskiego pustych kontenerów

Wszystkie podnośniki kontenerowe Hyster® zostały zaprojektowane z nowoczesnych i trwałych podzespołów, które zapewniają precyzyjne sterowanie i płynną zmianę biegów, zwiększają komfort pracy operatora i maksymalizują jej wydajność.



Gdy chwytня zostaje właściwie umieszczona na kontenerze, blokowana jest automatycznie. Jej odblokowanie jest możliwe tylko przez naciśnięcie przycisku w kabinie

Zeppelin Polska, oferuje również elastyczny i wszechstronny program konserwacji dostosowany do środowiska, w którym pracuje podnośnik. Programy serwisowe uwzględniają przeglądy i konserwacje oraz części zamienne.

Podnośniki do załadowanych kontenerów

Wszystkie wózki kontenerowe Hyster® zostały zaprojektowane z nowoczesnych i trwałych podzespołów, które zapewniają precyzyjne sterowanie i płynną zmianę biegów, zwiększają komfort pracy operatora i maksymalizują jej wydajność. Wprowadzono w nich technologiczne rozwiązania, które pozwalają obniżyć koszty, m.in. zużycia paliwa o 20%. Nie ucierpiała

sterowania ładunkiem i działaniem silnika. Z dużych, antypoślizgowych stopni nadwozia łatwo jest usunąć śnieg i brud.

Wózki do pełnych kontenerów Hyster posiadają teleskopowy wysięgnik oraz sterowana hydraulicznie chwytня do kontenerów. Układ podnoszenia zwiększa wydajność wózka i automatycznie dostosowuje go do obsługi ładunków z przyczep lub na nierównym podłożu.

Znaczne korzyści oferuje wielofunkcyjna teleskopowa chwytня do przewożenia kontenerów 20'–40'. Rozbudowany system bezpieczeństwa nieustannie kontroluje obroty zamki zabudowane w chwytaku zabezpieczające przed podniesieniem kontenera za mniej niż 4 rogi lub odłączeniem ładunku w trakcie transportu. Stan chwytни kontenerowej monitorowany jest cały

czas przez odpowiednie systemy. Lampki wskaźnikowe sygnalizują, czy belka została poprawnie osadzona i czy jest zablokowana. Każdy z sygnałów stanowi warunek wstępny funkcji ochronnych chwytli kontenerowej, np. aktywacji blokady „Twistlock”, przerwania wysuwania teleskopowego i podnoszenia. Gdy chwytli zostaje właściwie umieszczona na kontenerze, blokowana jest automatycznie. Jej odbloko-

wa trybów ECO (eLo i Hi-P), dostępna we wszystkich modelach Hyster® do transportu bliskiego pustych kontenerów. Użytkownik załącza odpowiedni tryb, dzięki czemu uzyskuje optymalną wydajność lub bardzo oszczędne zużycie paliwa.

Zwiększeniu wydajności służy też chwytli Hyster® z funkcją CANBUS do pojedynczych lub podwójnych kontenerów, dzięki której możliwy jest transport

Aby utrzymać konkurencyjność oferty, od terminali kontenerowych oczekuje się cięcia kosztów obsługi obliczanych na jeden kontener. Dlatego tak ważne jest tu szybkie pobieranie i składowanie kontenerów w stosach.

wanie jest możliwe tylko przez naciśnięcie przycisku w kabinie. Mechaniczna blokada „twistlock” powoduje, że blokady są w pełni zesprężone we wszystkich czterech rogach przed podniesieniem kontenera.

Wózek zbudowano z wytrzymałych podzespołów, do których jest łatwy dostęp podczas serwisu i przeglądów. Układy hydrauliczne i elektryczne są wygodne w obsłudze, a telemetria pokładowa ułatwia planowanie konserwacji i raportowanie, maksymalizując czas sprawności, wydajność i niezawodność floty.

Seria ECH – wózki do obsługi pustych kontenerów

Transport bliski milionów pustych kontenerów w różnych miejscach na świecie to wielki biznes. Jednak, aby utrzymać konkurencyjność oferty, od terminali kontenerowych oczekuje się cięcia kosztów obsługi obliczanych na jeden kontener. Dlatego tak ważne jest tu szybkie pobieranie i składowanie kontenerów w stosach. Jest to możliwe dzięki modelom Hyster® H8XM-EC6-H11XM-ECD9 do przeładunku pustych kontenerów. Charakteryzują się one udźwigniem od 8 do 11 ton, zapewniając przy tym maksymalną wydajność pracy maszyny. Oznacza to, że operator może manipulować jednocześnie dwoma, ciężkimi kontenerami-chłodniami.

Za efektywną pracę wózka odpowiada m.in. potężny i wydajny silnik Cummins QSB 6.7L oraz przekładnia ZF WG 211 z funkcją precyzyjnego dostosowania odległości i płynną zmianą pięciu biegów do przodu i trzech do tyłu. Operator może także sterować doborem poziomów wydajności pracy i ekonomiczności zużycia paliwa. Pozwala mu na to funkcja wybo-

większej liczby kontenerów w krótkim czasie. Oferta produktowa uwzględnia kompletną gamę chwytli do pojedynczych lub podwójnych kontenerów, z zaciskiem bocznym typu hakowego, poziomą lub pionową blokadą, zależnie od potrzeb. Cechy te, jak i różnorodne systemy czujników kontenera sprawiają, że operator może bezpiecznie manipulować pojedynczymi lub podwójnymi kontenerami. Opcjonalna funkcja automatycznego wysuwania/wsuwania dodatkowo pomaga dostosować chwytli do rozmiaru 6- lub 12-metrowego kontenera za jednym dotknięciem przycisku.

Elektryczna funkcja układania pochyłego stosu, automatyczne rozsuwanie chwytli, automatyczna funkcja zwiększania obrotów oraz duże zdolności manewrowania zapewniają bezpieczne, precyzyjne i płynne pozycjonowanie kontenerów, nawet w 9-kontenerowych rzędach. Do tego każdy wózek do obsługi kontenerów Hyster® wyposażony jest w system Hyster Tracker, który pozwala śledzić i optymalizować koszty, co ułatwia zarządzanie nimi. Pozwala też zoptymalizować czas bezawaryjnej pracy, zwiększyć wydajność, wyeliminować tzw. „wąskie gardła” i zredukować koszty. Sterowanie z wykorzystaniem magistrali CANbus oraz cyfrowy wyświetlacz operatora ze wskazaniem blokady stanowi łatwe i skuteczne narzędzie blokowania ładunku.

Operator ma możliwość wyregulowania najlepszej dla siebie pozycji fotela oraz kolumny kierownicy. Regulację i sprawdzanie parametrów wózka zapewnia cyfrowy wyświetlacz. Konstrukcja kabiny, otwarta konstrukcja masztu i przemyślane rozmieszczenie poszczególnych elementów umożliwiają widoczność w promieniu



Elektryczna funkcja układania pochyłego stosu, automatyczne rozsuwanie chwytli oraz duże zdolności manewrowania zapewniają pozycjonowanie kontenerów, nawet w 9-kontenerowych rzędach



H8XM-EC6-H11XM-ECD9 do przeładunku pustych kontenerów charakteryzują się udźwigniem od 8 do 11 ton, zapewniając przy tym maksymalną wydajność pracy maszyny. Oznacza to, że operator może manipulować jednocześnie dwoma, ciężkimi kontenerami-chłodniami

360 stopni. Nowa seria wózków do pustych kontenerów posiada ulepszoną konstrukcję masztu względem poprzedniego modelu. Zwiększona liczba poziomych zakładek masztu zmniejsza naprężenia konstrukcji. Przewody hydrauliczne zostały schowane wewnątrz sekcji masztu, a siłowniki hydrauliczne przeniesione na zewnętrzną stronę masztu, dzięki czemu uzyskano znacznie poprawioną widoczność.

Na rynku dostępnych jest dziewięć modeli wózków do obsługi pustych kontenerów – cztery do transportu pojedynczych kontenerów i składowania ich w blokach do wysokości ośmiu kontenerów oraz pięć do przeładunku podwójnych kontenerów, składowanych maksymalnie po dziewięć w jednym bloku. <

Elżbieta Haber

Podwójne zwycięstwo Jungheinrich na targach CeMAT 2018

Jungheinrich, dostawca kompleksowych rozwiązań z zakresu logistyki wewnątrzmagazynowej, zaprezentował swoje nowości na targach CeMAT 2018. I odniósł sukces zdobywając prestiżową nagrodę IFOY Award – International Forklift Truck of the Year. Zostały wyróżnione dwa nowoczesne systemy z portfolio producenta – pilot zdalnego sterowania easyPILOT Follow i system ładowania akumulatorów SLH 300.

CeMAT odbył się w Hannoverze (Niemcy), w dniach 23-27 kwietnia 2018 r., a Jungheinrich, był największym wystawcą tegorocznych targów, który na dodatek zakończył imprezę z dwoma nagrodami. Powodem do dumy dla tego producenta była również wizyta kanclerz Niemiec Angeli Merkel na stoisku firmowym w trakcie targów Hannover Messe CeMAT. Podczas spotkania uruchomiła ona bezzałogowy wózek systemowy, który przetransportował 1,5-tonową paletę z ładunkiem.

Nagrodzone rozwiązania

Dr Lars Brzoska, członek zarządu Jungheinrich AG tak komentuje komen-

tuje sukces firmowy: – *Dwie nagrody IFOY Award 2018 są doskonałym potwierdzeniem innowacyjności Jungheinrich i ogromnym uznaniem dla naszego zespołu, z którego jestem niezwykle dumny. EasyPILOT Follow to półautomatyczne rozwiązanie, które pod względem funkcjonalności i korzyści wygrywa z porównywalnymi systemami naszych*

konkurentów. Z kolei nasz innowacyjny system ładowania akumulatorów SLH 300 to kamień milowy w obszarze zintegrowanych rozwiązań energetycznych. Zdolność do wydajnego ładowania flot mieszanych sprawia, że przejście na technologię litowo-jonową staje się dla naszych klientów teraz jeszcze bardziej atrakcyjne.

System ładowania akumulatorów SLH 300 umożliwia ładowanie zarówno konwencjonalnych baterii trakcyjnych, jak i litowo-jonowych za pomocą jednego urządzenia. Dzięki temu sprawdzi się w magazynach, w których pracuje flota mieszana.



Prezes Jungheinrich Hans-Georg Frey i członek zarządu Lars Brzoska z kanclerz Niemiec Angelą Merkel i towarzyszącym jej prezydentem Meksyku Enrique Pena Nieto podczas rozmowy o najnowszych trendach w branży intralogistycznej

Nagrodzony w kategorii „wózek magazynowy” system zdalnego sterowania easyPILOT Follow usprawnia kompletację poziomą towarów. Dzięki temu rozwiązaniu wózek widłowy ECE z easyPILOT Follow sam podąża za operatorem, zatrzymując się w pozycji, w jakiej pracownik może wygodnie odłożyć i pobrać towar. Urządzenie podnosi efektywność pracy, zapewniając jednoczesną oszczędność kosztów i czasu.

Z kolei system ładowania akumulatorów SLH 300 uzyskał tytuł „Specjalność roku”. Zapewnia on użytkownikowi dużą elastyczność zastosowania. Umożliwia ładowanie zarówno konwencjonalnych baterii trakcyjnych, jak i litowo-jonowych za pomocą jednego urządzenia. Dzięki temu sprawdzi się w magazynach, w których pracuje flota mieszana. SLH 300 gwarantuje wysoką wydajność, szeroki zakres napięć i szereg różnych opcji do wyboru, jak na przykład wyświetlacz graficzny czy sterowanie Aquamatik.

Najnowsze produkty firmy

Do nagrody IFOY nominowany był także ciągnik EZS 7280. Urządzenie posiada siłę uciągu aż do 28 ton, dzięki czemu ma szerokie zastosowanie, m.in. na płycie lotniska czy w zakładzie przemysłowym. Trwała i odporna na wpływy atmosferyczne konstrukcja ze specjalną powłoką gwarantuje wysoki stopień ochrony przed korozją i sprawia, że pojazd sprawdza się nawet w najbardziej niekorzystnych warunkach



Wózek widłowy ECE z easyPILOT Follow sam podąża za operatorem, zatrzymując się w pozycji, w jakiej pracownik może wygodnie odłożyć i pobrać towar

gowego wózka EKX 516a oraz wózka wysokiego składowania ETV 216 z zintegrowanym akumulatorem Li-Ion.

Automatyczny wózek systemowy Jungheinrich EKX 516a to bezzałogowy system transportowy zapewniający maksymalną wydajność przy jednoczesnej wysokości podnoszenia do 13 tys. mm. Urządzenie zaprojektowane zostało w oparciu o sprawdzony i udoskonalony wcześniej pojazd EKX, a jego niewątpliwą zaletą jest niskie zużycie energii, które gwarantują napęd 80V i nowy, bezobsługowy silnik reluktancyjny. Wszystko to podnosi po-

na z myślą o technologii litowo-jonowej. Zredukowana waga pojazdu, bezobsługowość i szybkie doładowanie akumulatora sprawiły znaczący wzrost wydajności pracy urządzenia w magazynie. Budowa wózka zapewnia operatorowi wysoki komfort pracy oraz doskonałą widocz-

Jungheinrich jako pierwsza firma w branży dostarczył serię pojazdów z nowoczesnymi akumulatorami litowo-jonowymi, które cechuje wyjątkowa żywotność i wytrzymałość. Możliwość szybkiego doładowania sprawia, że są one praktycznie stale gotowe do działania.

pogodowych. Istnieje też możliwość wyboru różnych wariantów kabin. Dzięki ogrzewaniu wnętrza kabiny problemu nie stanowi niska temperatura, ani zaporowane szyby. Doskonała widoczność we wszystkich kierunkach zwiększa bezpieczeństwo operatora i ładunku.

Na stoisku wystawienniczym firma przedstawiła także inne rozwiązania, które optymalizują procesy magazynowe oraz wydajną technologię litowo-jonowa (Li-Ion). Wszystko w ramach prezentacji najnowszych produktów firmy – bezzało-

ziom wydajności pracy pojazdu oraz powoduje oszczędność energii nawet do 10%. Na uwagę zasługuje również ergonomia wózka. Przestronna kabina została optymalnie dopasowana do potrzeb operatora i umożliwia większą swobodę ruchów oraz doskonałą widoczność. Takie rozwiązania zapewniają mniejsze zmęczenie i lepszą koncentrację pracownika podczas wykonywania pracy.

Z kolei ETV 216 to pierwszy na świecie wózek widłowy wysokiego składowania, którego konstrukcja została stworzo-

ność na wszystkich kierunkach. Firma Jungheinrich udziela klientom 5-letniej gwarancji na akumulatory li-ion. To ona jako pierwsza w branży dostarczyła na rynek serię pojazdów z nowoczesnymi akumulatorami litowo-jonowymi, które cechuje wyjątkowa żywotność i wytrzymałość. Możliwość szybkiego doładowania sprawia, że są one praktycznie stale gotowe do działania, dzięki czemu usprawniają pracę i podnoszą zdolności przeładunkowe w magazynie. <

Opr. Elżbieta Haber



ETV 216 to pierwszy na świecie wózek widłowy wysokiego składowania, którego konstrukcja została stworzona z myślą o technologii litowo-jonowej

Platforma Transporeon

zwiększyła wydajność załadunkową o ponad 10% w magazynach Aperam

Znanym na rynku polskim dostawcą produktów płaskich ze stali nierdzewnej jest Aperam Stainless Services & Solutions Poland z siedzibą w Siemianowicach Śląskich, wchodzący w skład międzynarodowej Grupy Aperam. Przy tego rodzaju działalności, prowadzonej na tak dużą skalę, niezwykle ważna jest optymalizacja kosztów transportu, bezpieczna praca w magazynie i wydajność na jak najwyższym poziomie, gdyż dzięki temu zwiększa się wydajność załadunkowa i rozładunkowa. A to z kolei pozwala zaoszczędzić pieniądze. Dlatego też firma zdecydowała się na wdrożenie platformy Transporeon.



Julia Hypiak

Siemianowickie centrum posiada halę o łącznej powierzchni 15 tys. m². Dzięki wysoce zintegrowanej sieci dystrybucji Centrum Serwisowe zapewnia pełen wachlarz produktów płaskich ze stali nierdzewnej, w tym stale nierdzewne ferrytyczne, austenityczne, typu Duplex oraz martenzytyczne, austenityczno-molibdenowe, austenityczno-manganowe i żaroodporne.

oszczędność czasu; zwiększenie wydajności; optymalizacja kosztów logistycznych; oraz digitalizacja zamówień.

– Kluczowe wyzwanie to jednak podniesienie poziomu bezpieczeństwa w magazynie oraz zwiększenie efektywności poprzez lepszą organizację pracy. Gdy samochodów jest dużo, tworzą się kolejki i łatwo jest

o zdarzenia niebezpieczne. Zależało nam na tym, aby usystematyzować kolejność załadunków i rozładunków. A w optymalizacji organizacji transportu i pracy magazynu pomogło nam wdrożenie modułu Zarządzania Oknami Czasowymi Transporeon – twierdzi Julia Hypiak, specjalista ds. logistyki w firmie Aperam.

Dlaczego platforma Transporeon?

Tak rozwinięta działalność generuje sporo wyzwań, jak: zwiększenie poziomu bezpieczeństwa przy załadunkach i rozładunkach; optymalizacja kosztów transportu; poprawa organizacji pracy magazynu;

Wprowadzenie w polskim oddziale Aperam modułów Zarządzania Oknami Czasowymi oraz Zlecania Transportu to efekt potrzeb wynikających ze specyfiki branży oraz bieżących wyzwań związanych z organizacją procesów logistycznych.



Aperam Stainless Services & Solutions Poland z siedzibą w Siemianowicach Śląskich posiada halę o łącznej powierzchni 15 tys. m². Dzięki wysoce zintegrowanej sieci dystrybucji Centrum Serwisowe zapewnia pełen wachlarz produktów płaskich ze stali nierdzewnej

Tu trzeba wyjaśnić, że Platforma Transporeon umożliwia przewoźnikom dokonanie przez internet rezerwacji okna czasowego na załadunek lub rozładunek, co porządkuje pracę magazynu, obniżając ryzyko wystąpienia wypadków. Tak więc wprowadzenie w polskim oddziale Aperam modułów Zarządzania Oknami Czasowymi oraz Zlecania Transportu było efektem potrzeb wynikających ze specyfiki branży oraz bieżących wyzwań związanych z organizacją procesów logistycznych.

– Rozważaliśmy stworzenie własnego systemu awizowania samochodów. Zdecydowaliśmy się jednak na Transporeon, ponieważ system był optymalny w stosunku do naszych potrzeb. Opracowanie własnej platformy wymaga znacznych nakładów finansowych i czasu. Transporeon zaoferował nam gotowy produkt, którego potrzebowaliśmy i który nam w pełni odpowiadał – dodaje specjalistka ds. logistyki w firmie Aperam.

Dzięki Zarządzaniu Oknami Czasowymi można uniknąć dużego natężenia ruchu i kolejek na terenie zakładu, co z kolei obniża ryzyko wypadków. Natomiast opcja Zlecenia Transportu wyraźnie redukuje koszty transportu dzięki możliwości łatwego porównywania ofert i cen.

Mniej wypadków i niższe koszty

Julia Hypiak chwali wprowadzony system: – *Rozwiązania oferowane przez Transporeon pomogły naszej firmie zwiększyć wydajność załadunkową o ponad 10%, a rozładunkową o 7%. Wyniki, jakie udało nam się w ten sposób osiągnąć, spowodowały zainteresowanie pozostałych oddziałów naszej firmy z innych państw. Na podstawie naszej rekomendacji platformę Transporeon wdrożyły również centra w Niemczech i Hiszpanii.*

To się opłacało, gdyż dzięki Zarządzaniu Oknami Czasowymi można uniknąć dużego natężenia ruchu i kolejek na

terenie zakładu, co z kolei obniża ryzyko wypadków. Na dodatek Opcja Zlecenia Transportu wyraźnie redukuje koszty transportu dzięki możliwości łatwego porównywania ofert i cen, a w ramach tego modułu załadowcy przekazują szczegóły zleceń do firm transportowych za pomocą internetowej platformy. Wystarczy kilka minut i parę kliknięć myszą, aby znaleźć odpowiedniego dostawcę. Natomiast zgłoszenia zlecenia transportu online i szybka oferta ze strony przewoźników dają szeroki dostęp do informacji o ofertach cenowych ze strony rynku. Platforma daje również dostęp do nowych i spraw-



Rozwiązania oferowane przez Transporeon pomogły firmie Aperam Stainless Services & Solutions Poland zwiększyć wydajność załadunkową o ponad 10%, a rozładunkową o 7%

dzonych partnerów w zakresie usług transportowych, dzięki temu firma ma możliwość weryfikacji, czy nowy partner spełnia kryteria jakościowe i cenowe. Na dodatek Zarządzanie Oknami Czasowymi pozwala zwiększyć możliwości logistyczne firmy poprzez skrócenie czasu pomiędzy załadunkami oraz rozładunkami. ◀

MM

Wczoraj dostałem zlecenie, dziś moi kierowcy są już w trasie. To możliwe, bo jeden box od DKV działa w całej Europie.

Zbigniew F., międzynarodowa firma transportowa



**Zamów
teraz!**

**Niezawodny
i wszechstronny
DKV BOX EUROPE**

dkv-euroservice.com/opłatydrogowe-europa



You drive, we care.



7R startuje z Programem City Flex

Wzrost popularności kanału sprzedaży e-commerce generuje zwiększony popyt na magazyny o mniejszej powierzchni, położone bliżej centrów miast, bo wtedy skraca się czas dostawy zamówień i zwiększa elastyczność działania. Oczekiwaniom tym naprzeciw wychodzi 7R z koncepcją stworzenia sieci składającej się z kilkunastu obiektów typu Small Business Unit (SBU) w całym kraju. To pierwsza w Polsce tego typu sieć logistyki miejskiej nosząca nazwę City Flex.



Bartłomiej Krawiecki



Tomasz Lubowiecki

Jej koncepcja jest zachęcająca – zainteresowany tego typu obiektami najemca będzie mógł podpisać jedną wspólną umowę na najem powierzchni w kilku magazynach wybudowanych w ramach programu City Flex w różnych lokalizacjach.

– Po latach zdobywania doświadczenia na rynku czujemy się pewnie jako deweloper dużych parków logistycznych w całej Polsce, z których budowy oczywiście nie zamierzamy rezygnować. Jednocześnie, wnikliwie analizując sytuację rynkową, chcemy zaproponować klientom coś nowego, stąd koncept 7R City Flex. Jestem przekonany, że nasze najnowsze projekty przypadną do gustu wielu firmom – wyjaśnia Tomasz Lubowiecki, prezes zarządu 7R.

A koncepcja logistyki miejskiej nie jest czymś nowym na świecie, w samych

Stanach Zjednoczonych tego typu obiekt stanowią 50% powierzchni magazynowej.

W wielu polskich miastach

O tym, że deweloper koncepcję bycia bliżej klientów chce intensywnie rozwijać, świadczy fakt, że obiekty 7R City Flex mają powstać w wielu miastach, m.in. w Gdańsku, Szczecinie, Warszawie, Łodzi, Katowicach, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu, Rzeszowie, Kielcach, Częstochowie, Białymstoku, Bydgoszczy i Gdyni. Wszystkie te inwestycje będą położone w granicach administracyjnych miast, z dogodnym dojazdem dla TIR-ów i w pobliżu obiektów handlowych (retail parków), gdzie można łatwo dotrzeć ko-

munikacją miejską, co ważne jest zwłaszcza w czasach, gdy mamy do czynienia z rynkiem pracownika, a nie pracodawcy. Dobre skomunikowanie ma jednak szczególne znaczenie dla najemców chcących na miejscu obsługiwać klientów, czy też odbierać i wysyłać dostawy przez całą dobę.

Na razie deweloper sfinalizował zakup sześciu działek, na jednej inwestycja się już rozpoczęła (Siemianowice Śląskie), dwie kolejne budowy ruszą do lata (Szczecin i Łódź). Zainteresowanie najemców wzbudził też obiekt w Gdańsku – pierwsze umowy przedajmu podpisano już w dwa tygodnie po zakupie działki. Pierwszych otwarć można się spodziewać jesienią tego roku. A cała sieć magazynów ma być gotowa w jak najkrótszym czasie.

Obiekty 7R City Flex mają powstać w wielu miastach, m.in. Szczecinie (na zdjęciu). Wszystkie te inwestycje będą położone w granicach administracyjnych miast, z dogodnym dojazdem dla TIR-ów i w pobliżu obiektów handlowych



Budynki wielozadaniowe

Budynki będą miały od 8 do 15 tys. m² i oprócz typowej powierzchni magazynowej, w zależności od potrzeb klienta, możliwe będzie zaaranżowane w nich powierzchni serwisowej, handlowo-wystawienniczej, a także większego niż w standardowych obiektach magazynowych, biura. Obiekty są tak zaprojektowane, aby można było w nich prowadzić także lekką produkcję. Jak widać nie są przeznaczone wyłącznie dla branży e-commerce. Miejsce w City Flex'ach znajdują dla siebie zarówno sieci zajmujące się handlem internetowym, operatorzy logistyczni, jak i małe sklepy internetowe, które w jednym miejscu potrzebują magazynu, biura i przestrzeni na prezentację swoich produktów. Powierzchnia minimalna modułów do wynajęcia to 900 m². Ponadto 7R planuje szereg udogodnień ułatwiających najemcom obsługę klientów, jednym z nich jest system umożliwiający odbiór towaru przez całą dobę.

– Jako pierwsi w kraju proponujemy kompleksowe rozwiązanie dla najemców, którzy potrzebują niewielkich, dopasowanych do nich powierzchni w doskonałych

miejskich lokalizacjach. Decydując się na współpracę z nami w kilku miejscach, klienci otrzymują jednakowy, wysoki standard techniczny we wszystkich obiektach, ogólnopolski serwis oraz jeden zespół techniczny, który zawsze pomoże rozwiązać problemy.

ziomu 0, nośność posadzki wyniesie 5 t/m², wysokość obiektu w świetle – 10 m, a odporność ogniowa to powyżej 4000 MJ/m². Przestrzeń biurowo-socjalna będzie spersonalizowana. Moduły będzie można adaptować w dowolny sposób, np.

Oprócz typowej powierzchni magazynowej, w zależności od potrzeb klienta, możliwe będzie zaaranżowane w nich powierzchni serwisowej, handlowo-wystawienniczej, a także większego niż w standardowych obiektach magazynowych, biura.

Oszczędzają tym samym czas i dostają gwarancję najwyższej jakości usługi – wylicza Bartłomiej Krawiecki, członek zarządu 7R.

Dodatkowo budynki będą dysponować najwyższą klasą odporności ogniowej, dostępem do światła naturalnego i podniesioną izolacyjnością termiczną, energooszczędnym oświetleniem LED-owym i efektywnym ogrzewaniem. Doki rozładunkowe i bramy dostępne będą z po-

dobudować antresole, tak aby maksymalnie ułatwić pracę sklepom internetowym, gdzie istotna jest szybka kompletacja, przepakowanie i zwrot. Co więcej, wszystkie magazyny City Flex będą certyfikowane w systemie BREEAM na poziomie Very Good i będą dostosowane do użytkowania aut elektrycznych, a 7R spodziewa się, że już niedługo stanie się to codziennością. ◀

Elżbieta Haber

Nowe standardy ze STILL RX 20

Na połączonych targach logistycznych i przemysłowych CeMAT i Hannover Messe, tytuł produktu roku w kategorii wózków widłowych z przeciwwagą przyznano najnowszej wersji STILL RX 20.

Kilkanaście lat temu model ten zrewolucjonizował pojęcie wydajności pracy m.in. dzięki wprowadzeniu bocznej wymiany baterii. Obecnie osiągi wózka, szczególnie w zakresie zasięgu oraz wygody i efektywności eksploatacji, są niezwykle mocnym argumentem na rzecz pojazdów elektrycznych i transportu bezemisijnego.

W toku testów, na podstawie których grono ekspertów IFOY ustanawia werdykt, wykazano że z wykorzystaniem 931 Ah akumulatora Li-Ion w trybie jazdy „eco” RX 20 jest w stanie pracować nieprzerwanie przez 18 godz. Co więcej, możliwość przyłączenia baterii zarówno w obwodzie A jak i B, pozwala efektywnie wykorzystywać istniejący zasób akumulatorów i dopasowywać profile ich działania do zadań poszczególnych wózków. Wszystko to idzie w parze z prostą wymianą baterii.

Seria RX 20, w skład której wchodzi 13 wózków o udźwigu w zakresie 1,4-2 t, oferująca szerokie spektrum opcji doboru wyposażenia, pozwala dopasować pojazdy do potrzeb klienta. Na pierwszy plan wycho-



dzą kompaktowe rozmiary, umożliwiające zastosowanie także w rozładunku wagonów kolejowych i kontenerów oraz niezwykłą zwrotność uzyskana w wariantach 4-kołowych dzięki sprzężanej tylnej osi skrętnej. – Wózek jest niewiarygodnie cichy i przyjemny w prowadzeniu. Zapewnia dobrą widocz-

ność we wszystkich kierunkach oraz – jak na tak kompaktowy pojazd – oferuje operatorowi zaskakująco dużo miejsca. Perfekcyjnie łączy efektywność energetyczną i produktywność. RX 20 wytycza nowe standardy w segmencie wózków widłowych z przeciwwagą do 2,5 t – czytamy w uzasadnieniu werdyktu. ◀

Miasta w centrum uwagi deweloperów

To że rośnie popyt na powierzchnie magazynowe w miastach potwierdza najnowszy raportu „Urban Logistics” międzynarodowej firmy doradczej Cushman & Wakefield. Związane jest to z bardzo dynamicznym rozwojem sektora e-commerce.

W najbliższych latach znacząco wzrośnie zapotrzebowanie na powierzchnie logistyczne w największych miastach europejskich. W Warszawie popyt na tego typu powierzchnie może wzrosnąć nawet o 90% – z obecnych 43 tys. m² do 82 tys. m² w 2021 r.



W Warszawie, która jest relatywnie niewielkim rynkiem i w ostatnich latach odnotowuje szybszy od prognozowanego rozwój rynku e-commerce, popyt na powierzchnię logistyczną może wzrosnąć o 90% – z obecnych 43 tys. m² do 82 tys. m² w 2021 r. (City Link Warszawa)

Konsekwencja wzrostu sprzedaży online

Pojawienie się nowego subryнку miejskich nieruchomości logistycznych jest konsekwencją dynamicznego wzrostu sprzedaży online i związaną z nią usługą ostatniej mili. Według prognoz wolumen dostaw do klientów w Europie wzrośnie do 2021 roku o 69%.



Projekty City Link to wielofunkcyjne parki biznesu oferujące elastyczne powierzchnie wystawienniczo-handlowe połączone z modułami magazynowymi i biurowymi. Pierwsze planowane projekty znajdują się m.in. w Katowicach

Z tego względu duże miasta w Europie powinny odpowiednio przygotować się do obsługi rosnącej liczby dostarczanych przesyłek.

W przyszłości sklepy internetowe i firmy dostarczające przesyłki będą zmuszone korzystać z powierzchni logistycznych w miastach, aby spełniać rosnące oczekiwania klientów w zakresie szybkości i niezawodności dostaw. Jednocześnie będą dążyły do redukcji kosztów ze względu na coraz wyższe stawki czynszu, a także rosnące ceny dostaw przesyłek.

Wzrost popytu nawet dwukrotny

Największym i najbardziej dojrzałym rynkiem e-commerce w Europie pod względem liczby ludności i siły nabywczej jest Londyn. Zapotrzebowanie na powierzchnie logistyczne w stolicy Wielkiej Brytanii szacuje się obecnie na ok. 870 tys. m², przy czym w 2021 r. może wzrosnąć do poziomu 1,2 mln m². Mniej dojrzałe rynki handlu internetowego w Europie także zanotują wzrost popytu na powierzchnie logistyczne

nie wystawienniczo-handlowe połączone z modułami magazynowymi i biurowymi. Powierzchnie City Link pozwalają na zaprojektowanie sklepów, showroomów, punktów obsługi klienta, magazynów i biur. Pierwsze planowane projekty znajdują się w Warszawie (przy Al. Krakowskiej), Wrocławiu i Katowicach. Wszystkie będą charakteryzowały się doskonałą lokalizacją i dobrym skomunikowaniem z centrum miasta.

– Popyt na nowoczesną powierzchnię logistyczną i produkcyjną w Polsce utrzymuje się na wysokim poziomie. Nowy format, który wprowadzamy na rynek to odpowiedź na to zapotrzebowanie. Potencjalnymi najemcami City Link są uczestnicy szeroko rozumianego rynku e-commerce, zarówno sklepy internetowe, jak i dostawcy usług w tej dziedzinie. Najemcy z branży wyposażenia wnętrz i budowlanej, firmy łączące funkcję biurową czy magazynową z laboratoryjną (R&D), branża IT i technologiczna oraz segment AGD, a nawet motoryzacyjny – wyjaśnia Artur Braniec, dyrektor ds. inwestycji i najmu w Sepia IM. – Naszą ofertę kierujemy także do najem-

Pojawienie się nowego subryнку miejskich nieruchomości logistycznych jest konsekwencją dynamicznego wzrostu sprzedaży online i związaną z nią usługą ostatniej mili. Według prognoz wolumen dostaw do klientów w Europie wzrośnie do 2021 roku o 69%.

do 2021 r. Przykładowo, w Madrycie i Barcelonie aż o 102%. Z kolei w Warszawie, która jest relatywnie niewielkim rynkiem i w ostatnich latach odnotowuje szybszy od prognozowanego rozwój rynku e-commerce, popyt na powierzchnię logistyczną może wzrosnąć o 90% – z obecnych 43 tys. m² do 82 tys. m² w 2021 r.

Projekt City Link

W odpowiedzi na zapotrzebowanie na nowoczesną powierzchnię logistyczną Sepia Investment Management wprowadza unikalny na polskim rynku koncept. Projekty City Link to wielofunkcyjne parki biznesu oferujące elastyczne powierzch-

ców starszych budynków znajdujących się w Warszawie, którzy chcą pozostać w stolicy i rozwijać się biznesowo. Potrzebują do tego nowoczesnych, funkcjonalnych, elastycznych i dobrze skomunikowanych budynków. Również polskie firmy średniej wielkości, które wywodzą się z południowej Polski, a w Warszawie chciałyby uruchomić np. biuro handlowe znajdują u nas odpowiednią powierzchnię. A najemcą City Link można stać się już od ok. 400 m² nowoczesnej, wielofunkcyjnej powierzchni – dodaje.

Jak widać, 7R nie jest jedyną firmą nastawioną na budowę magazynów miejskich, przeznaczonych przede wszystkim dla branży e-commerce.

EH



LOGISTICS 2018

POLSKI KONGRES LOGISTYCZNY



CYFROWE ŁAŃCUCZY DOSTAW

Omnichannel • Internet of Things • Usługi logistyczne • Intermodal • Mobile • Współdzielenie zasobów • Magazyn 4.0 • Automatyzacja • Big Data • Sztuczna Inteligencja • VR/AR • Blockchain

Poznań, 23-25.05.2018

www.logistics.pl

ORGANIZATOR:



Instytut Logistyki i Magazynowania

PARTNERZY:



DACHSER
Intelligent Logistics



WYŻSZA SZKOŁA
LOGISTYKI
Pierwsza w Polsce uczelnia logistyczna

Prawie we wszystkich krajach Dalekiego Wschodu

Sieć logistyczna Agility obejmuje prawie wszystkie kraje Dalekiego Wschodu. Swoje oddziały mamy w Chinach, Hong Kongu, Korei, Japonii, Tajlandii, Indonezji, Malezji, na Filipinach, w Singapurze, Kambodży, także w Wietnamie, Pakistanie, Indiach, Bangladeszu i na Tajwanie.



Karolina Gasińska-Byczkowska

Na Daleki Wschód organizujemy regularne transporty lotnicze i morskie w eksporcie oraz imporcie. Dodatkowo, w przypadku połączeń z Chinami, wykorzystujemy transport kolejowy, głównie w imporcie, a wszystko zależy od rynku. Przykładowo, jeśli mówimy o Chinach, to do tej pory koncentrowaliśmy się głównie na rozwoju transportu lotniczego i morskiego. Natomiast dwa lata temu uruchomiliśmy regularne połączenia frachtu kolejowego, kontenerowego i drobnicowego z 11 największymi prowincjami w Chinach. Od tego czasu obserwujemy wzrost znaczenia przewozów kolejowych jako alternatywy dla transportu morskiego.

Wybór środka transportu zależy m.in. od wartości towaru

Najczęściej z Dalekiego Wschodu do Polski przywozimy elektronikę, odzież, meble, artykuły wyposażenia wnętrz oraz urządzenia, komponenty i części do produkcji przemysłowej. O wyborze środka transportu zazwyczaj decyduje wartość przewożonego towaru, miejsce przeznaczenia i termin dostawy. W przypadku artykułów niskomarkowych klienci wybierają głównie transport morski. Tą drogą dostarczana jest odzież, żywność i części do montażu samochodów. Z kolei w transporcie lotniczym dominują artykuły wysokomarkowe, czyli elektronika, urządzenia dla automatyki przemysłowej, części zamienne dla automotive w dostawach *just in time*, towary wrażliwe wymagające temperatury kontrolowanej.

W przypadku transportu kolejowego, w imporcie z Chin przewożymy głównie ładunki dla klientów z branży przemysłowej, automotive, elektronicznej i spożywczej.

Cena ma kluczowe znaczenie

Obsługując zlecenia na Daleki Wschód korzystamy z sieci logistycznej i *know-how* Agility. Bezpośrednio z klientami kontaktują się lokalne zespoły. Dla nas to bardzo duże ułatwienie, zwłaszcza jeśli chodzi o kwestie formalne. Z pewnością przy obsłudze tego kierunku kluczowe znaczenie ma cena. W przypadku importu musimy liczyć się z niestabilnością stawek. Przy planowaniu przestrzeni ładunkowych trzeba uwzględnić szczyt transportowy

Obsługując zlecenia na Daleki Wschód Agility korzysta z własnej sieci logistycznej i know-how. Bezpośrednio z klientami kontaktują się lokalne zespoły. To bardzo duże ułatwienie, zwłaszcza jeśli chodzi o kwestie formalne.

i znaczny wzrost wolumenu przed rozpoczęciem Chińskiego Nowego Roku, a także spadek tuż po jego zakończeniu. Natomiast w eksporcie trzeba wziąć pod uwagę specyfikę ładunków, tj. artykuły spożywcze, które mogą wymagać specjalnych opakowań, kontenerów, chłodni, itp. Zaobserwowaliśmy też wzrost wymagań klientów, jeśli chodzi o czas transportu, co wiąże się z rozwojem połączeń kolejowych. Wciąż jednak, jeśli chodzi o Daleki Wschód, największe znaczenie ma i będzie miał transport morski.

Zapewnić dostęp do przestrzeni ładunkowych

W wypadku Dalekiego Wschodu największym wyzwaniem z pewnością jest zapewnienie dostępu do przestrzeni ładunkowych, zwłaszcza w czasie szczytów transportowych, takich jak Chiński Nowy Rok oraz coraz krótszy czas dostaw. W przypadku współpracy z Dalekim Wschodem kluczowe znaczenie ma bardzo dobra znajomość kultury kraju i klienta, co ułatwia komunikację i obsługę logistyczną. Dlatego przy organizacji transportów dużym ułatwieniem jest dla nas to, że w każdym z tych krajów możemy korzystać z własnej sieci logistycznej i wsparcia lokalnych zespołów. ◀

Karolina Gasińska-Byczkowska
Branch Manager, Agility Logistics



W wypadku Dalekiego Wschodu największym wyzwaniem z pewnością jest zapewnienie dostępu do przestrzeni ładunkowych, zwłaszcza w czasie szczytów transportowych

Przed wszystkim **import**

Dachser jest operatorem logistycznym, który obsługuje import i eksport do wszystkich krajów Dalekiego Wschodu, działając w oparciu o własną sieć połączeń i 49 oddziałów w regionie Azji i Pacyfiku. Najwięcej zleceń dotyczy Chin, ale towary transportowane są także z i do Korei, Tajlandii, Malezji, Wietnamu oraz innych państw tego regionu.



Robert Pastryk

Większość polskiej wymiany handlowej ze Wschodem to import, chociaż Dachser obsługuje coraz więcej krajowych firm, które wysyłają towary na rynki azjatyckie.

Wietnam zyskuje na znaczeniu

Dachser zawsze przygląda się zmianom gospodarczym w państwach, w których działa i stara się wykorzystywać lokalny potencjał rozwoju. Wiele państw Dalekiego Wschodu to gospodarki ze wzrostem, o którym Europa może tylko pomarzyć. Przykładem jest choćby Wietnam. Rola tego kraju bardzo mocno rośnie i dlatego grupa Dachser planuje rozszerzać działalność swoich oddziałów w Hanoi i Ho Chi Minh City. Nasza firma inwestuje też w innych państwach Azji. Polskie firmy chętnie widziałyby swoje produkty na tamtejszych rynkach, ale transport na tak odległe kierunki to niełatwe zadanie. Większość firm decyduje się więc na współpracę z doświadczonym operatorem, zlecając mu pełen zakres obsługi, w tym procedury celne.

Towary z Polski do Azji są dostarczane transportem lotniczym, morskim, a także kolejną. Wolumenowo najczęściej dostaw z państw Dalekiego Wschodu odbywa się drogą morską. Oczywiście wiele firm korzysta też z przewozów lotniczych, które stanowią droższą, ale niewątpliwie najszybszą alternatywę. Coraz więcej firm decyduje się także na transport kolejną, który cenowo plasuje się pomiędzy morskim i lotniczym.

Z własnymi strukturami

Wybór środka transportu zawsze zależy od rodzaju i specyfiki przewożonych ładunków oraz rachunku ekonomicznego. Dachser obsługuje wymianę handlową z Dalekim Wschodem dla firm z wielu różnych branż, a wśród przewożonych towarów są m.in. wyroby przemysłu motoryzacyjnego, szeroko rozumianej branży przemysłowej (maszyny i urządzenia), ale także sprzęt medyczny, towary z branży chemicznej, z sektora DIY i wiele innych.

W wypadku Dalekiego Wschodu wyzwaniami są przede wszystkim: odległość i zupełnie inne realia – prawne, biznesowe, infrastrukturalne czy nawet kulturowe. Dlatego transport z tego regionu wymaga specjalnych kompetencji i doskonałej znajomości lokalnych warunków.

Aby zapewnić sprawną organizację dostaw z Azji, należy przede wszystkim dysponować własnymi strukturami w danym państwie – dzięki temu znacznie lepiej przebiega kontrola pracy osób odpowiedzialnych za nadanie towarów oraz dopełnienie wszelkich formalności, związanych np. z wypełnieniem dokumentów przewozowych. Równie istotne jest dopełnienie procedur celnych. Wszystko to pozwala uniknąć ewentualnych nieporozumień, a także czasochłonnych oraz często kosztownych przestojów, np. w magazynie celnym. ◀

Robert Pastryk,
dyrektor generalny
Dachser Air & Sea
Logistics Polska



Bardzo rośnie rola Wietnamu i dlatego grupa Dachser planuje rozszerzać działalność swoich oddziałów w Hanoi i Ho Chi Minh City

Zmiana na rynku chińskim

Na Dalekim Wschodzie od lat obecny jest DB Schenker. O tym jak rozwija we Wschodniej Azji swoją działalność oraz jak wygląda wymiana handlowa pomiędzy Polską a krajami położonymi w tym regionie, mówią: Cezary Ratyński, kierownik produktu i rynku biznesu lotniczego w DB Schenker oraz Tomasz Breła, menedżer rozwoju biznesu multimodalnego.



Cezary Ratyński



Tomasz Breła

Jakie kraje na Dalekim Wschodzie obsługuje operator?

Cezary Ratyński: Główne kierunki Dalekiego Wschodu obsługiwane przez DB Schenker to Chińska Republika Ludowa, Republika Chińska (Taiwan), Korea Południowa oraz Japonia. Jednak w przypadku importu do Polski, jak i eksportu z Polski, w ujęciu tonażowym oraz wartościowym, najpopularniejszy kierunek to Chiny.

Na ile zmienia się rodzaj ich obsługi i teren działania?

C.R.: Chiny kojarzone były jako kraj produkcyjny, eksportowy, który jest dostawcą produktów lub półproduktów na globalne rynki, w tym na rynek polski. Obecnie zauważalna jest pewna zmiana na rynku chińskim w proporcji eksportu do importu. Wielkość eksportu z Chin jest nadal znacząca, jednocześnie zauważalnie rośnie znaczenie importu do Chin. Rynek chiński coraz bardziej otwiera się na inne kraje, co jest dużą szansą dla polskich producentów do zdobycia nowego rynku i poszerzenia swojej strefy wpływów.

Obecnie zauważalna jest pewna zmiana na rynku chińskim w proporcji eksportu do importu. Wielkość eksportu z Chin jest nadal znacząca, jednocześnie zauważalnie rośnie znaczenie importu do Chin. Rynek chiński coraz bardziej otwiera się na inne kraje.

DB Schenker na Dalekim Wschodzie

- ▶ Operator oferuje pełną obsługę regionów z oddziałami w 60 miastach w Chinach i ponad 720 lokalizacjami w 36 krajach Europy. Jest to więc ogromny zasięg.
- ▶ Ma on możliwość bardzo szybkiego reagowania na pojawiające się gdzieś po drodze problemy: natychmiastowe działania naprawcze wdrażane w poszczególnych procesach transportowo-logistycznych, jak i elastyczność obsługi.
- ▶ Dzięki modelowi zarządzania Lean ma narzędzia i zaplanowane działania, by zapewnić najlepszą jakość usług klientom.

Jakiego rodzaju towary są przewożone i jak to wpływa na wybór środka transportu?

C.R.: Importowane są przede wszystkim towary branży motoryzacyjnej, przemysłu ciężkiego oraz elektronika. W eksporcie natomiast dominują towary przemysłu motoryzacyjnego i przemysłu ciężkiego, produkty spożywcze – świeże jak i przetworzone, czy kosmetyki.

Tomasz Breła: Główną działalnością logistyki kolejowej na Dalekim Wschodzie jest zapewnienie transportu z Chin do Europy. DB Schenker przewozi towary z branży motoryzacyjnej, elektronicznej, elektromaszynowej, meblowej czy fashion.

Asortyment importowanych do Polski towarów jest bardzo różnorodny. Są to głównie: aparatura do telefonii przewodowej, urządzenia komputerowe, części do urządzeń nadawczych oraz odbiorników radiowych i telewizyjnych, części i akcesoria do maszyn biurowych, lampy i oprawy oświetleniowe, transformatory elektryczne, maszyny drukarskie, a także obuwie, odzież i bielizna, zabawki i gry towarzyskie, walizy i teczki.



DB Schenker działa zgodnie z globalnymi, regionalnymi i lokalnymi przepisami bezpieczeństwa, dotrzymując zobowiązań wobec klientów

Najczęściej eksportowanymi towarami do Chin są: miedź i wyroby z miedzi, cukier syntetyczny, części i akcesoria samochodowe, silniki, turbiny parowe, aparatura do telefonii przewodowej, przełączniki elektryczne czy meble, czekolada i wyroby cukiernicze.

Na czym polega specyfika obsługi tego kierunku?

T.B.: Specyfika tego kierunku wymaga elastycznych rozwiązań szytych na miarę dla dużych i regularnych wolumenów. Wykorzystanie rozwiązań multimodalnych oznacza krótszy czas dostawy niż w przypadku transportu oceanicznego i mniejszy koszt niż w przypadku transportu lotniczego. Biorąc pod uwagę koszty kapitału obrotowego i transportu, kolej jest najbardziej korzystnym rozwiązaniem spośród 3 rodzajów transportu. Klienci, dla których ważny jest czas dostawy i koszt kapitału, mają możliwość wyboru pomiędzy transportem kolejowym lub lotniczym.

Jakie są najtrudniejsze problemy do rozwiązania z zakresu obsługi logistycznej Dalekiego Wschodu?

C.R.: Przedłużająca się nadwyżka popytu na transport lotniczy nad podażą, czyli dostępnością przestrzeni ładunkowej sprawia, że ceny frachtu lotniczego utrzymują się na wysokim poziomie.

T.B.: Operator logistyczny musi poradzić sobie z ogromnym wzrostem transportu wolumenów między Azją i Europą – szacunki mówią o 30-procentowym wzroście ilości przewożonych ładunków na Nowym Jedwabnym Szlaku. Z powodu modernizacji infrastruktury na stacjach Terespol, Małaszewicze i Biała Podlaska, która potrwa do kwietnia 2020 r., na bieżąco śledzimy zaawansowanie prac i zapewniamy terminowość dostaw, a tam, gdzie to możliwe, rekomendujemy alternatywne rozwiązania, np. przewozy drogowe. Z kolei znaczna liczba podmiotów zaangażowanych w tworzenie łańcucha dostaw (dostawcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, terminale przeładunkowe,



Operator logistyczny łączy zalety różnych rodzajów transportu, wykorzystując przy tym doskonałe parametry ekologiczne pociągów towarowych i elastyczność transportu drogowego

we, operatorzy intermodalni, urzędy celne, służby fitosanitarne i weterynaryjne) może powodować utrudniony przepływ informacji. Problemem w obsłudze logistycznej Dalekiego Wschodu są również gwałtowne załamania pogody. ◀

Przy udziale partnerów lokalnych

Fracht FWO, jako globalny operator logistyczny dla przemysłu, mający sieć partnerów w każdej części świata, obsługuje większość krajów na Dalekim Wschodzie. Zarówno w eksporcie jak i w imporcie są to Chiny, Tajlandia, Korea Południowa, Indie, Wietnam, Japonia, Malezja, a także Indonezja.

A jako że wraz z rosnącą wymianą handlową, rośnie też różnorodność towarów, które przewożone są na trasie Daleki Wschód – Europa, operator logistyczny musi zatem podążać za tymi zmianami, przede wszystkim wykazać się elastycznością i być gotowym na wysokie wymagania klientów. Niewątpliwie ułatwia to rozbudowana sieć partnerów lokalnych, którzy znają regionalne zwyczaje i prawo. Dzięki nim, możemy realizować np. dostawy wymagające doskonałej znajomości topografii terenu, docierając na najodleglejszych zakątkach w danym kraju.

Przed wszystkim transport intermodalny

To jaki transport zostanie wybrany, zależy od rodzaju ładunku, który musi być

dowieziony nie tylko jak najszybciej, ale przede wszystkim bezpiecznie. Na dalekich trasach wykorzystuje się wszystkie gałęzie transportu, tj. morski, kolejowy,

kolejowy. Tak jest przy transportach do Japonii – towary z Europy docierają koleją do Chin, gdzie następnie w jednym z portów przeładowywane są na statki albo por-



Andrzej Bułka

W przypadku Fracht FWO, dobrze rozbudowana sieć partnerów w krajach Dalekiego Wschodu umożliwia, poza przeładunkami i składowaniem towarów, także odprawę celną i pełną obsługę dokumentacji stosowanej przy niektórych grupach towarów.

lotniczy, a także drogowy. Jednakże obsługa krajów Dalekiego Wschodu oparta jest głównie na transporcie intermodalnym, przy wykorzystaniu co najmniej dwóch jego gałęzi, np. transportu morskiego i ko-

my, po czym dostarczane są do któregoś z portów japońskich, a tzw. ostatnią milę pokonują już transportem drogowym.

Dzięki połączeniom intermodalnym, można ograniczyć do minimum czas do-



Na dalekich trasach wykorzystuje się wszystkie gałęzie transportu, tj. morski, kolejowy, lotniczy a także drogowy. Jednakże obsługa krajów Dalekiego Wschodu oparta jest głównie na transporcie intermodalnym, przy wykorzystaniu co najmniej dwóch jego gałęzi, np. transportu morskiego i kolejowego

stawy, na czym zależy klientom najbardziej (w przypadku dostaw z Niemiec do Japonii, taki transport można zrealizować w ciągu 40-45 dni, zamiast w 60, jak to ma miejsce w wypadku transportu drogą morską). Czas dostawy z Chin do Europy wynosi już tylko od 13 do 16 dni, które realizuje Fracht FWO Polska przy part-

nerstwie białoruskich i rosyjskich kolei państwowych.

Dopasowanie do rodzaju ładunku

Fracht FWO Polska obsługuje przemysł ciężki tj. energetykę i części maszyn, przemysł budowlany np. stolarkę okienną,

Wraz z rosnącą wymianą handlową, rośnie różnorodność towarów, które przewożone są na trasie Daleki Wschód – Europa, operator logistyczny musi zatem podążać za tymi zmianami – wykazać się elastycznością i być gotowym na wysokie wymagania klientów.



Dobór środków transportu, jak i zabezpieczeń musi być dopasowany do rodzaju ładunku. Trzeba uwzględnić specyfikę towaru i w taki sposób dobrać środek transportu, aby całkowicie zabezpieczyć go na czas przewozu

materiały budowlane, szkło, narzędzia dla przemysłu, ale też branżę meblarską i akcesoria do produkcji mebli, AGD i elektronikę oraz produkty spożywcze i farmaceutyczne. Przekrój obsługiwanych towarów jest dosyć szeroki, więc dobór środków transportu, jak i zabezpieczeń musi być dopasowany do rodzaju ładunku. Trzeba uwzględnić specyfikę towaru i w taki sposób dobrać środek transportu, aby całkowicie zabezpieczyć go na czas przewozu.

Specyfika Dalekiego Wschodu

Zabierając się za obsługę Dalekiego Wschodu należy zdawać sobie sprawę z różnic kulturowych pomiędzy tym regionem a Europą. W niektórych krajach Dalekiego Wschodu poczucie i postrzeganie czasu ma zupełnie inny wymiar niż w Europie. Europejczycy chcą wszystko szybko i na teraz, np. poszukując partnera biznesowego w Chinach często nie zwracają uwagi na długoletnią historię firmy, gdyż dla nich liczy się przede wszystkim skuteczność i często cena. Z kolei partner chiński postrzega współpracę nieco inaczej – długofalowo, a jego głównym kryterium, które zadecyduje o podjęciu współpracy bądź nie, będzie właśnie historia działalności firmy – im dłuższa, tym lepiej. Często Polacy, czy też Europejczycy, nie zdają sobie z tych różnic sprawy. A dobry operator logistyczny powinien mieć świadomość tych niuansów, bo tylko dzięki ich znajomości może bezpiecznie realizować dostawy.

Jednak przy obsłudze Dalekiego Wschodu jako regionu trudno jest mówić ogólnie o problemach, gdyż region ten obejmuje kraje mocno zróżnicowane kulturowo, gospodarczo i politycznie. Jak zawsze największą barierą są zawiłości prawne, jak chociażby w przypadku eksportu niektórych towarów z Polski, czy z Europy (np. towarów spożywczych, farmaceutycznych, albo ponadgabarytowych). Inne wymogi będą w Chinach, a inne w Indiach, czy w Japonii. Wszystko zależy od specyfiki towaru i miejsca do którego ma trafić. Jednakże jakiegokolwiek problemy tego typu pomagają rozwiązać, albo ich uniknąć lokalni partnerzy. Tak jak w przypadku Fracht FWO, dobrze rozbudowana sieć partnerów w krajach Dalekiego Wschodu umożliwia poza przeładunkami i składowaniem towarów, także odprawę celną i pełną obsługę dokumentacji stosowanej przy niektórych grupach towarów, tj. pozwolenia, świadectwa pochodzenia, certyfikaty zgodności itp. ◀

Andrzej Bułka,
dyrektor generalny,
Fracht FWO Polska Sp. z o.o.

Apetyt na Daleki Wschód

Ekol posiada własne oddziały w już 16 krajach na świecie – 14 w Europie oraz w Turcji i Iranie. Ale to nie wszystko, gdyż w planach ma otwarcie własnych oddziałów również na Dalekim Wschodzie.

W tym rejonie Ekol prowadzi działalność już od roku. W kwietniu 2017 r. uruchomił nowe połączenie kolejowe łączące Chiny (Yiwu) z Węgrami. Pierwszy pociąg pokonał 9300 km przez Kazachstan, Rosję, Białoruś, Polskę oraz Słowację i dotarł do Budapesztu na Węgrzech. Teraz firma planuje połączenie Chin i Europy większą liczbą pociągów. Poza Budapesztem również inne miasta będą posiadać takie połączenia, w tym Warszawa.

Aktualnie Ekol organizuje transport kolejowy z 11 chińskich terminali kolejowych przez własne centra dystrybucyjne w Europie. Następną w planach jest Warszawa oraz Madryt, Kolonia.

Dlaczego Chiny?

To oczywiste, że gospodarka Państwa Środka jest niezwykle istotna dla całego świata, wierzymy więc, że konieczne jest oferowanie dobrego rozwiązania do i z tego kraju. Przejazd pociągu Ekol trwa 17 dni i jest krótszy o prawie 30 dni od takiego samego połączenia drogą morską i kolejową, co stanowi istotną różnicę.

Na dodatek Ekol Logistics realizuje strategię rozwoju coraz większej ilości połączeń intermodalnych. To zgodnie z tym celem, operator uruchomił nowe połączenie kolejowe łączące Chiny z Węgrami. Biorąc pod uwagę wielkość Chin, odległość od Europy, jego gospodarce znacze-

nie oraz proporcje między jakością a ceną, to połączenie kolejowe wydaje się dobrym rozwiązaniem.

Bariery, ale do pokonania

Organizując obsługę logistyczną Dalekiego Wschodu, trzeba pamiętać o różnicach w kulturze. Już w Europie współpraca między Polakiem a np. Hiszpanem czy Włochem wymaga pewnego rodzaju otwartości. Dlatego warto przygotować się do biznesowych spotkań uwzględniając różnice w kulturze, co dotyczy m.in. negocjacji. Dzięki temu można zminimalizować potencjalne trudności w realizacji biznesu. ◀

BB

Pomoc w handlu z Chinami oferuje OT Logistics

Spółka OT Logistics S.A. powołała do życia Dział Logistyki Intermodalnej, oferujący usługi transportowe przy imporcie towarów z Chin i eksporcie do tego kraju.

W ramach nowej oferty OT Logistics umożliwia klientom połączenia pomiędzy 13 terminalami w Chinach oraz 2 terminalami w Polsce – w Łodzi i w Małaszewiczach przy granicy z Białorusią.

Nowa usługa kierowana jest do firm chcących skorzystać z tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku, rozwijanego lądowego kanału transportowego łączącego Chiny i kraje Azji Środkowej z Europą. Wykorzystanie transportu kolejowego pozwala na szybszy transport towarów z Dalekiego Wschodu – transport kolejowy z Chin trwa ok. 14 dni, gdy tymczasem morski

ponad miesiąc. Oferta stanowi odpowiedź na rosnące zainteresowanie klientów kontaktami handlowymi z Chinami, w szczególności w zakresie importu towarów do Polski.

W ramach usługi klienci mogą zamówić transport pełnokontenerowy (FCL), jak również skorzystać z możliwości transportu drobnicowego (LCL). Pozwala to na dopasowanie usługi również do potrzeb mniejszych firm.

– *Oferta Działu Logistyki Intermodalnej jest bardzo atrakcyjna dla klientów, ponieważ umożliwia zamówienie usługi „door-to-door”. Za klientów zajmujemy*

się całym procesem transportowym, od pobrania towaru w fabryce, poprzez odprawę celną w Chinach, po odprawę celną w Polsce i dostawę pod drzwi zamawiającego. Oferta skierowana jest zarówno dla indywidualnych klientów, jak i dla firm spedycyjnych – informuje Kamil Skoneczny, dyrektor Działu Logistyki Intermodalnej.

Uruchomienie nowego serwisu transportowego jest zgodne ze strategią Grupy Kapitałowej OT Logistics, która zakłada m.in. uzyskanie pozycji wiodącego operatora transportowo-logistycznego w regionie Europy Środkowej i Wschodniej w perspektywie do 2021 r. ◀

Zaskoczenie przez rozwój

Cały czas mamy do czynienia z niezrównoważonym rozwojem. Zaskakuje nas wzrost, gdyż nikt chyba nie przewidział aż tak dużego popytu, co sprawia, że przepustowości terminali wciąż są za małe – stwierdziła Lidia Dziewierska, prezes Loconi Intermodal, w trakcie VI Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2018. Konferencja odbyła się 11-12 kwietnia br. w AmberExpo w Gdańsku.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) podaje, że transportem intermodalnym przewieziono w ub.r. w Polsce prawie 1,67 mln TEU, czyli o 230 tys. TEU więcej niż w 2016 r. Oznacza to wzrost obrotów o 16,1%. Jednocześnie udział intermodalu w rynku kolejowym wzrósł do 6,12%, wobec 5,77% w 2016 r. Koleją transportowane są głównie kontenery. Ich udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2017 r. wyniósł 97,4%. Najwięcej przewożono kontenerów 20' i 40', które stanowiły odpowiednio 43,8% i 47,7% ogólnej liczby obsługiwanych pojemników. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 25' – 0,6%, 30' – 2,8%, 35' – 0,7% i 45' – 1,9%. Naczepy i przyczepy samochodowe stanowiły 1,4% jednostek, a wymienne nadwozia samochodowe 0,8%.

udział transportu intermodalnego w rynku kolejowym na poziomie ok. 15%. Wciąż jednak daleko nam do europejskich liderów w tym zakresie, ze Szwajcarią i Austrią na czele (powyżej 35%).

Tylko czy nawet taki wzrost jest realny? Szczególnie, że wśród barier hamujących wciąż pojawiają się te same, od lat

10,5 mld euro, z czego w gestii Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), na przedsięwzięcia intermodalne, jest 1 mld zł. Zainteresowanie realizacją projektów w tym zakresie jest tak duże, że trwają rozmowy z KE, aby kwotę tę zwiększyć. Jak z kolei dodał Przemysław Gorgol, dyrektor CUPT, dofinansowanie dostępne

Transportem intermodalnym przewieziono w Polsce w ub.r. prawie 1,67 mln TEU, czyli o 230 tys. TEU więcej niż w 2016 r. Oznacza to wzrost obrotów o 16,1%. Jednocześnie udział intermodalu w rynku kolejowym wzrósł do 6,12%, wobec 5,77% w 2016 r.

nie rozwiązane kwestie, a mianowicie: zbyt mała prędkość handlowa pociągów wynosząca obecnie w Polsce 36 km/godz., zbyt mała liczba centrów logistycznych i terminali intermodalnych, zbyt mała przepustowość terminali, zbyt krótkie tory uniemożliwiające przyjęcie całego składu oraz zbyt wysokie taryfy za dostęp do infrastruktury kolejowej. Doszedł do tego również zbyt niski poziom konteneryzacji w Polsce. Według danych UTK zaledwie 1% ładunków przewożonych transportem samochodowym to kontenery. Natomiast aż 23% to transport planekowy, a 32% ładunki pozostałe.

– Musimy przede wszystkim wykorzystać naszą szansę, położenie na przecięciu dwóch europejskich korytarzy transportowych nr 5 i nr 8, łączących północ i południe Europy, oraz wschód i zachód naszego kontynentu – podkreślił Grzegorz Fingas, członek zarządu PKP Cargo.

Dlatego rządowe plany w dalszym ciągu zakładają wspieranie rozwoju transportu intermodalnego. Szczególnie że według wytycznych Komisji Europejskiej do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu. Do 2050 r. powinno to być ponad 50%. Jak podkreślił Witold Słowik, wiceminister resortu rozwoju, z funduszy unijnych na inwestycje kolejowe i intermodalne przeznaczono obecnie

jest na poziomie 50% inwestycji, co oznacza, że firmy przeznaczyły na ich realizację łącznie 2 mld zł. Jednak zakres projektów obejmuje nie tylko terminale czy centra logistyczne, ale także tabor.

W trakcie forum podpisano również list intencyjny między PKP a Zarządem Morskiego Portu Gdynia w sprawie współpracy w zakresie rozwoju terminali intermodalnych, realizujących funkcję zaplecza gdyńskiego portu. Jest to o tyle istotne, że w planach PKP jest rozbudowa sieci tego typu terminali w Polsce. Jak wyjaśnił Mirosław Antonowicz, członek zarządu PKP, projekt rozwoju przewozów intermodalnych na lata 2020-2030 zakłada stworzenie



Ponad 50% wszystkich pociągów intermodalnych w Polsce wyjeżdża i przyjeżdża do i z portów w Gdańsku i w Gdyni – stwierdził Radosław Pacewicz, wiceprezes UTK

– Warto podkreślić, że ponad 50% wszystkich pociągów intermodalnych w Polsce wyjeżdża i przyjeżdża do i z portów w Gdańsku i w Gdyni – stwierdził Radosław Pacewicz, wiceprezes UTK.

Daleko za Szwajcarią i Austrią

Wzrosty prezentowane przez UTK sprawiają, że pojawiają się dosyć ostrożne perspektywy dalszego rozwoju intermodalu. Według założeń PKP do 2025 r. przyrost miałyby wynieść ok. 8%, co zapewniłoby



W trakcie forum podpisano również list intencyjny między PKP a Zarządem Morskiego Portu Gdynia w sprawie współpracy w zakresie rozwoju terminali intermodalnych, realizujących funkcję zaplecza gdyńskiego portu

19 nowych, ogólnodostępnych obiektów, w tym 7 dużych, 2 średnich i 10 małych, szczególnie przy wschodniej granicy, w centralnej Polsce i na Śląsku. Koszt tych inwestycji wynieść ma do 1,5 mld zł.

się całkowicie niedrożne. Przykładem są Małaszewicze, które są w stanie obsłużyć zaledwie obecnie 4,3 tys. t ładunków, podczas gdy przez przejścia graniczne między Chinami i Rosją przechodzi rocznie

Według założeń PKP, do 2025 r. przyrost transportu intermodalnego miałby wynieść ok. 8%, co zapewniłoby mu udział w rynku kolejowym na poziomie ok. 15%. Wciąż jednak daleko nam do europejskich liderów w tym zakresie, ze Szwajcarią i Austrią na czele (powyżej 35%).

Na trasie Chiny – Europa

Wiele miejsca poświęcono także przewozom kolejowym na trasie Chiny – Europa i potencjalnym korzyściom jakie z realizacji koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku



Terminale kolejowe na wschodniej granicy, szczególnie z Białorusią, okazują się całkowicie niedrożne. Przykładem są Małaszewicze, które są w stanie obsłużyć obecnie zaledwie 4,3 tys. t ładunków, podczas gdy przez przejścia graniczne między Chinami i Rosją przechodzi rocznie 25,5 mln t, a między Chinami i Kazachstanem – 23 mln t.

może czerpać Polska. Związana z tym była m.in. prezentacja Margułana Baimukhana, ambasadora Kazachstanu w naszym kraju, który przedstawił aspekty współpracy transportowej między Polską a Kazachstanem oraz zakres obsługi przez kazachską kolej ładunków między Chinami i Europą. Z przedstawionych danych wynika, że w 2018 r. przez Polskę przejdzie do Europy Zachodniej 346 tys. TEU. Podkreślono również, że zaledwie 6% całego wolumenu kontenerowego trafiającego z Chin do Europy (w sumie 21,3 mln TEU) przewożone jest koleją. Nie wiadomo jednak ile ładunków obsługiwanych na tym szlaku może pozostać w Polsce. Zwłaszcza że nasze terminale kolejowe na wschodniej granicy, szczególnie z Białorusią, okazują

25,5 mln t, a między Chinami i Kazachstanem – 23 mln t. Zwrócił na to uwagę Paweł Pucek, członek zarządu DB Cargo, podkreślając, że pociąg z Chin do Brześcia jedzie 12 dni, a przez Polskę do Niemiec aż...6 dni, z czego 3 dni stoi w Małaszewiczach. Dochodzą do tego również wciąż trwające i w dalszym ciągu zapowiadanym remonty na liniach kolejowych, które w dłuższej perspektywie mają zwiększyć ich przepustowość, ale obecnie tylko nakładają się na inne problemy występujące na naszych torach. Stąd też przejazd przez Polskę przestaje być atrakcyjny. Korzysta z tego Litwa, na którą z Białorusi można dotrzeć po szerokim torze, i która dynamicznie rozbudowuje własną infrastrukturę intermodalną. Dzięki temu kontenery z Chin można odprawić np. w porcie w Kłajpedzie a stamtąd wprowadzić na rynek unijny.

– *W takim układzie warto zadać sobie pytanie, czy wkrótce będzie w ogóle dla nas trafiał ładunek z Chin?* – stwierdził Paweł Pucek.

Dlatego też w planach PKP PLK jest rozbudowa infrastruktury na naszej wschodniej granicy, w tym m.in. stacji

Strategia bez strategii

Drugi dzień tegorocznego Forum zaczął się od tego, czym powinien się być skończyć jej dzień pierwszy, czyli od prezenta-



Ireneusz Gójski, prezes zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wskazał, iż dokument „Koncepcja Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”. już w momencie powstawania był spóźniony, jego perspektywa czasowa była zbyt krótka, a wyznaczone cele nierealne

cji dokonań i zamierzeń głównych portów morskich. Punktem, którego stanowczo nie należało pominąć to omówienie dyskusji panelowej nad tematem „Koncepcja Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”. Moderator tej dyskusji, Ireneusz Gójski, prezes zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, w swoim referacie wprowadzającym wskazał, iż dokument ten już w momencie powstawania był spóźniony, jego perspektywa czasowa była zbyt krótka, a wyznaczone cele nierealne. Nie ma np. szans na to, aby we wskazanym okresie udało się przenieść 30% ładunków na transport kolejowy, gdyż nie gwarantuje tego dokument implementacyjny strategii. Co więcej,

Barierę hamującą rozwój intermodalu to zbyt mała: prędkość handlowa pociągów, liczba centrów logistycznych i terminali intermodalnych, przepustowość terminali, a także zbyt krótkie tory, wysokie taryfy dostępu do infrastruktury kolejowej i niski poziom konteneryzacji.

w Terespolu i Kobyłanach, modernizacja węzła w Małaszewiczach, a także stacji w Medyce, zaś zarząd województwa podlaskiego, w ramach programu regionalnego, zmodernizować ma szerokotorowe linie 57 i 59 biegnące z Białorusi.

co rusz pojawiają się zupełnie nowe cele, jak budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) czy użegłowanie Odry i Wisły, których pierwotnie tam nie było. Nawarstwianie nowych pomysłów jest ogromne. Potencjalna skala finansowa tych

nowych przedsięwzięć stawia pod znakiem zapytania możliwość realizacji pozostałych celów strategicznych. Co więcej, uwzględnienie ich wymagałoby właściwie generalnej zmiany i aktualizacji obowiązujących dokumentów, w tym Krajowego Programu Kolejowego (KPK), w którym nie przewidziano np. budowy nowych linii mających obsługiwać CPK. To oznacza, że rozkierowanie między celami wyznaczonymi w (teore-

się coraz bardziej we znaki, zwłaszcza na naszej granicy wschodniej.

Obowiązujący dokument strategiczny nie gwarantuje nawet realizacji wskazanych w nim celów krajowych, a co więcej, jest wewnętrznie niespójny. Nie widać w nim prób osiągnięcia synergii międzygałęziowej. Powstające w jednym departamencie czy ministerstwie wytyczne dotyczące tej czy innej dziedziny transportu,

Skutki nowych regulacji prawnych

Jak mówił podczas panelu przedstawiciel PKP PLK, przydzielenie kolejom 10 mld zł samych tylko środków krajowych, stwarza wreszcie możliwość finansowania infrastruktury punktowej, a nie tylko liniowej, np. na stacji Zajęczkowo Tczewskie czy na wschodniej granicy, w Terespolu. To para-



Musimy przede wszystkim wykorzystać naszą szansę – położenie na przecięciu dwóch europejskich korytarzy transportowych nr 5 i nr 8, łączących północ i południe Europy, oraz wschód i zachód naszego kontynentu – podkreślił Grzegorz Fingas, członek zarządu PKP Cargo

tycznie) obowiązującej strategii a rzeczywistymi staje się coraz większy.

Niektóre z ostatnich transportowych „fajerwerków inwestycyjnych” zdają się nie uwzględniać zmian, jakie się dokonały lub dokonują tak na terenie kraju, jak i u sąsiadów, np. wiślane porty w Bydgoszczy czy Warszawie zostały już zupełnie odcięte od swojego zaplecza przez zabudowę miejską, a powstający na Ukrainie tunel beskidzki może poprowadzić ruch tranzytowy ze Wschodu w innym kierunku, z pominięciem naszego terytorium. A brak koordynacji z przedsięwzięciami transportowymi w krajach sąsiednich daje



Projekt rozwoju przewozów intermodalnych na lata 2020-2030 zakłada stworzenie 19 nowych, ogólnodostępnych obiektów, w tym 7 dużych, 2 średnich i 10 małych, szczególnie przy wschodniej granicy, w centralnej Polsce i na Śląsku. Koszt tych inwestycji wyniesie ma do 1,5 mld zł.

nie były koordynowane z tymi, które stworzono gdzie indziej. A przecież – na co wskazywał w panelowej dyskusji przedstawiciel CUPT – gałęziowe cele mogą być generalnie sprzeczne ze sobą. Między przewozami kolejowymi a rzeczynymi może np. dochodzić do „kanibalizacji”.

O ile cele wyznaczone w transporcie drogowym były i są realizowane w miarę spójnie, niezależnie od zmieniających się ekip rządowych – mówili dyskutanci – o tyle w transporcie rzeczynym i kolejowym niekoniecznie. – *Krajowa sieć kolejowa budowana była pod trzema różnymi zaborami i uwzględniała inne cele strategiczne. Czy ta sieć odpowiada współczesnym wymaganiom?* – pytano.

Tymczasem prowadzone w kraju projekty inwestycyjne zdają się tego nie uwzględniać. Nie przewiduje się np. budowy nowych linii czy połączeń, które uczyniłyby krajową sieć bardziej spójną, uwzględniającą potrzeby kolejowego transportu towarowego, na których następowaloby rozdzielenie transportu towarowego i osobowego. Trudno uznać za takie działanie przewidzianą w KPK budowę zaledwie 150 km nowych linii, gdy cała sieć liczy 15 tys. km. O utworzenie linii, która połączyłaby porty Gdańsk i Gdynia z granicą wschodnią, postulował w swoim wystąpieniu, Marcin Osowski, wiceprezes portu gdańskiego.

– *Próbujemy strategię nazwać tabelką, w której podamy co i kiedy zostanie zrealizowane* – podnoszono w dyskusji. Albo: – *naszą strategią jest brak strategii.* W tejże dyskusji stwierdzono, że to, co dobrego zdarzyło się w transporcie polskim w ostatnich latach, jest zasługą nie krajowych planistów, lecz strategii unijnej. To ona wymusza osiąganie synergii, zwłaszcza na połączeniach transgranicznych.

Według wytycznych Komisji Europejskiej do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu. Do 2050 r. powinno to być ponad 50%.

doksalne, że przy 17 terminalach istniejących na samej tylko stacji Małaszewicze, są tam wciąż ogromne problemy z przepustowością. Ale trudno się temu dziwić, skoro administruje nimi wielu operatorów, o sprzecznych często interesach.

O tych 17 terminalach walczących o klienta mówiono również podczas obrad kolejnego panelu, poświęconego ocenie skutków nowych regulacji prawnych, dotyczących bocznicy i kolejowej infrastruktury usługowej, które weszły w życie 10 grudnia ub.r. Pojawiają się kategorie: „infrastruktura nieczynna”, „infrastruktura prywatna”, „infrastruktura udostępniana”, „linie kolejowe”. Zaskakujące jest to, że dopiero teraz bocznice uznane zostały za infrastrukturę kolejową, a nie fragment infrastruktury tego czy innego zakładu. To jednak nakłada na właścicieli ściśle określone obowiązki, zwłaszcza wtedy gdy zapewnia ona dostęp do innych obiektów czy bocznicy. Do UTK zgłoszono już ponad 4500 tego rodzaju obiektów.

Okazuje się, że to „upublicznienie” bocznicy może mieć rozliczne skutki. Przedstawicielka firmy Loconi mówiła, że uczynienie infrastruktury kolejowej tej firmy ogólnie dostępną, nie spowodowało, jak dotąd, pojawienia się jednego choćby klienta, który chciałby z niej skorzystać. Wskazywano, iż mimo możliwości zwolnienia z podatku, niektórym właścicielom tego rodzaju infrastruktury może nie będzie się opłacać jej upublicznienie, właśnie ze względu na związane z tym wymagania, dotyczące atestów, regulaminów użytkowania, taryfikatorów opłat, czy odpowiedzialności cywilnej. Zatem liczba dostępnych bocznicy zamiast rosnąć, może maleć. ◀

FP, BM

Zdjęcia: Forum Transportu Intermodalnego Fracht

PEKAES na szlaku inwestycji

Coraz intensywniej na Jedwabnym i Bursztynowym Szlaku działa PEKAES. W ubiegłym roku spółka obsłużyła kilkaset pociągów wiozących towary z portów znad Bałtyku. Aż dwukrotnie zwiększyła się ilość towarów przewożonych tą drogą do terminalu w Łodzi. Tak dynamiczny rozwój nie byłby możliwy bez kolejnych inwestycji, które już teraz zapowiada Grupa PEKAES.

Od czasu przejścia spółki SPEDCONT w 2013 r. Grupa PEKAES nieustannie inwestuje w rozwój przewozów towarów z Chin oraz z nadbałtyckich portów zlokalizowanych w Gdyni i Gdańsku. Dzięki rozbudowie terminalu przeładunkowego w Łodzi obecnie spółka może składować nawet 3,5 tys. kontenerów czterdziestopopowych, czyli o 25% więcej niż w ubiegłym roku. Dobiega końca rozbudowa 13-hektarowego terminalu. To pozwoli zwiększyć transport i przeładunek towarów transportowanych z Chin oraz portów.

Odpowiedź na zapotrzebowanie klientów

– W ubiegłym roku obroty terminalu SPEDCONT w Łodzi wzrosły o ponad 40% w porównaniu do roku poprzedniego. W tym roku spodziewamy się dalszego wzrostu przeładunków – ilość towarów z portów może się zwiększyć nawet o jedną trzecią, natomiast w przypadku transportów z Chin prognozujemy co najmniej 20-procentowy wzrost. Tak dynamiczny rozwój

wymaga nieustannych inwestycji, dlatego rozbudowa łódzkiego terminalu ma dla nas znaczenie strategiczne – mówi Marcin Dobruchowski, prezes zarządu SPEDCONT.

W tym roku spółka zakupiła kolejne naczepy kontenerowe, co powiększy ich flotę do prawie 150 sztuk. Zaplanowano także montaż i uruchomienie w termina-

lu kolejnej suwnicy, a także wyposażenie obiektu w nowe wózki do przeładunku kontenerów. Inwestycje obejmują także technologię. Obecnie wprowadzane są nowoczesne systemy informatyczne do zarządzania spedycją i placem składowym, co powinno znacznie poprawić efektywność i usprawnić przeładunek.

SPEDCONT położony na Jedwabnym Szlaku

SPEDCONT, jako spółka wchodząca w skład Grupy PEKAES, oferuje klientom kompleksową ofertę usług intermodalnych. Zapewnia nie tylko dostawy kontenerów z portów do terminali lub

W tym roku SPEDCONT spodziewa się dalszego wzrostu przeładunków – ilość towarów z portów może się zwiększyć nawet o jedną trzecią, natomiast w przypadku transportów z Chin co najmniej o 20%. Tak dynamiczny rozwój wymaga nieustannych inwestycji.

na bocznicę klienta, lecz także pełną obsługę przeładunkową, dowóz samochodowy kontenerów z terminala, przewozy magistralą transsyberyjską, przewozy bocznicowe w portach oraz bezpieczny i ekologiczny transport kontenerów na terenie kraju. Dzięki temu, że PEKAES posiada biura spedycji morskiej w Gdyni i Szczecinie, może zaoferować również wiele usług dodatkowych, takich jak pełna obsługa celna, usługi portowe w kraju i za granicą, magazynowanie, składowanie, pakowanie oraz konfekcjonowanie towarów.

– Rozbudowa terminalu przeładunkowego w Łodzi to nasza odpowiedź na dynamiczny rozwój przewozów towarów na Bursztynowym i Jedwabnym Szlaku. Usługi intermodalne realizowane przez wchodzącą w skład Grupy PEKAES spółkę SPEDCONT cieszą się ogromnym zainteresowaniem. Obecnie w ciągu tygodnia oferujemy łącznie 10 połączeń z oraz do portów w Gdyni i Gdańsku. W najbliższym kwartale planujemy zwiększyć liczbę połączeń do 12, ponieważ takie jest zapotrzebowanie ze strony naszych klientów. Można powiedzieć, że inwestowanie jest z jednej strony odpowiedzią na oczekiwania rynku, z drugiej zaś – motorem napędowym naszego rozwoju – przyznaje Maciej Bachman, prezes zarządu Grupy PEKAES. ◀



SPEDCONT oferuje klientom kompleksową ofertę usług intermodalnych. Zapewnia nie tylko dostawy kontenerów z portów do terminali lub na bocznicę klienta, lecz też pełną obsługę przeładunkową, dowóz samochodowy kontenerów z terminala, przewozy magistralą transsyberyjską itp.

Docenić intermodal

Ubiegły rok był rekordowy dla przewozów intermodalnych w Polsce. Masa przewiezionych ładunków wyniosła 14,7 mln ton. Oznacza to roczny wzrost prawie o 15% – 1,9 mln ton. Udział przewozów intermodalnych mierzony masą przewiezionych ładunków na rynku transportowym osiągnął poziom ponad 6% i był wyższy o blisko 0,4 pkt. proc. niż w 2016 r.

Praca przewozowa wykonana przy transporcie ładunków kształtowała się na poziomie 5,4 mld tonokilometrów. Oznaczało to wzrost r/r o ok. 1 mld tonokilometrów (21,8%). Liczba przewiezionych ładunków po raz pierwszy w historii przekroczyła poziom 1 mln (1 081 tys sztuk). W porównaniu z 2016 r. odnotowano wzrost o ok. 13,6%. Jeśli chodzi o liczbę TEU, to przewieziono ich 1 667,3 tys. – wzrost o 16,1%.

Czy Pana zdaniem ubiegłoroczne wyniki finansowe i przewozowe intermodalu są zapowiedzią kolejnych dużych wzrostów w tym segmencie? – Franciszek Nietz pytał o to Dariusza Stefańskiego, prezesa PCC Intermodal S.A.

Nie sposób zaprzeczyć, że był to bardzo dobry rok dla intermodalu. Również dla nas. Grupa PCC Intermodal przewiozła w ub. roku łącznie ponad 148 tys. TEU, o 5,4% więcej niż w 2016 r. O 13,5% większe były skonsolidowane przychody ze sprzedaży. Wyniosły one 306,2 mln zł.



Dariusz Stefański

Czy rok bieżący będzie równie udany? Na to pytanie już trudniej odpowiedzieć. Z kilku powodów. Nie wiemy np. jak będzie wyglądała sytuacja na infrastrukturze kolejowej, gdzie trwają nadal liczne remonty. Związane z tym zamknięcia

powodują one znaczny wzrost kosztów, ponieważ wymagają zaangażowania dodatkowych maszynistów, wagonów i lokomotyw. Wydłużają też czas dostawy ładunków, a przecież intermodal z założenia bazuje na punktualności. Mamy stałe „okna” w terminalach morskich i lądowych i musimy w nie wpasować rozkład jazdy naszych pociągów. Z tego względu intermodal jest bliższy ruchowi pasażerskiemu niż towarowemu. W tym ostatnim znaczne opóźnienia wpływają co prawda na koszty transportu, ale nie rujną logistyki. Natomiast w intermodalu naruszenie rozkładu jazdy jednego, czy drugiego pociągu wpływa negatywnie na cały proces logistyczny. Nie można więc, jak to często bywa, traktować przewozów intermodalnych jako segmentu przewozów towarowych.

Zdaniem niektórych przedstawicieli rządu bariery rozwoju transportu intermodalnego są identyczne jak bariery rozwoju innych przewozów towarowych i w tym kontekście nie przewiduje się działań legislacyjnych mających na celu odmienne



Większość tras, na których trwają prace modernizacyjne jest remontowana odcinkowo. Przez jakiś czas jest lepiej, a potem znowu gorzej. Proponowane przez PKP PLK objazdy są po to, aby przewoźnicy mogli przetrwać, a tak naprawdę powodują one znaczny wzrost kosztów, ponieważ wymagają zaangażowania dodatkowych maszynistów, wagonów i lokomotyw

Grupa PCC Intermodal przewiozła w ub. roku łącznie ponad 148 tys. TEU, o 5,4% więcej niż w 2016 r. O 13,5% większe były skonsolidowane przychody ze sprzedaży. Wyniosły one 306,2 mln zł.

wielu tras i objazdy pozostają jednymi z największych barier rozwoju przewozów intermodalnych.

Czy jednak szeroki front prac na infrastrukturze kolejowej nie wpływa na jej poprawę?

Mamy tu do czynienia ze swoistą sinusoidą. Większość tras, na których trwają prace modernizacyjne jest remontowana odcinkowo. Przez jakiś czas jest lepiej, a potem znowu gorzej. Proponowane przez PKP PLK objazdy są po to, aby przewoźnicy mogli przetrwać, a tak naprawdę

traktowanie przewozów intermodalnych. Tymczasem, jeśli Pana dobrze rozumiem, powinna to być odrębna kategoria przewozów?

Zdecydowanie. I dopóki nie będzie oddzielnego traktowania tych przewozów przez resort transportu, dopóty intermodal napotykać będzie na bariery rozwojowe. W resorcie infrastruktury nie ma chyba nikogo, kto chciałby zrozumieć te przewozy i trochę się na nich znał. Ważne jest nie tylko wspieranie tych przewozów, ale zrozumienie ich specyfiki. Pokutuje wciąż u nas przekonanie, że intermodal

to część przewozów kolejowych. Tymczasem chodzi tu o zintegrowanie kilku form transportu. Istnieje potrzeba stworzenia systemowego podejścia do transportu intermodalnego. Konieczne jest także powstanie wieloletniego i wieloaspektowego programu rozwoju i promocji przewozów intermodalnych.

Jaki wpływ na rozwój intermodalu ma finansowe wsparcie przez ulgę oferowaną przewoźnikom?

Spójrzmy realnie na tę sprawę. 29 mln zł, które otrzymują Polskie Linie Kolejowe w formie rekompensaty za niższe dla intermodalu stawki dostępu do infrastruktury, nie wystarczyłyby nawet na budowę porządnego terminala. Owszem, istnieje jeszcze możliwość otrzymania unijnego wsparcia. Jego pełna suma to w obecnej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej 1 mld zł. PCC Intermodal zgłosiła do



Pokutuje przekonanie, że intermodal to część przewozów kolejowych. Tymczasem chodzi tu o zintegrowanie kilku form transportu. Istnieje potrzeba stworzenia systemowego podejścia do transportu intermodalnego. Konieczne jest także powstanie wieloletniego i wieloaspektowego programu rozwoju i promocji przewozów intermodalnych (PCC Gliwice)

W intermodalu naruszenie rozkładu jazdy jednego, czy drugiego pociągu wpływa negatywnie na cały proces logistyczny. Nie można więc, jak to często bywa, traktować przewozów intermodalnych jako segmentu przewozów towarowych.

konkursu pięć projektów. Ze środków UE można obecnie liczyć na współfinansowanie 50% kosztów kwalifikowanych inwestycji. W poprzednim rozdaniu budżetu na lata 2007-2013 otrzymaliśmy współfinansowanie na trzy nasze terminale – w Kutnie, Gliwicach i w Brzegu Dolnym. Dofinansowanie z Unii Europejskiej było wówczas na poziomie trzydziestukilku procent. Terminale te działają pełną parą. W Kutnie, dla przykładu, obsługujemy obecnie 12-15 pociągów na dobę.

Wracając do kwestii ulgi. Moim zdaniem byłaby ona niepotrzebna gdyby został wyodrębniony segment prawdziwych przewozów intermodalnych obsługiwany przez lekkie i szybkie pociągi. Zarządca infrastruktury powinien też zrezygnować z uzależniania opłat za korzystanie z infrastruktury od wagi brutto pociągu, bo przecież nie uzależniamy opłat klienta od masy ładunku w kontenerze. Na Zachodzie już niemal wszyscy od tej zasady odeszli.

Pod koniec 2015 r. kierowany przez Pana zespół przedstawił obszerny raport w którym zaproponowano m.in. modyfikację na najbliższe 2-3 lata rozporządzenia resortu w sprawie

warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Pociągi intermodalne powinny być wydzielone jako oddzielna grupa – obok pociągów pasażerskich, a zarazem o wyższym priorytecie dostępu do torów, niż pociągi regionalne, co poprawiłoby prędkość ich poruszania się. Ponadto model rozliczania stawek za dostęp do infrastruktury pociągów intermodalnych powinien, według projektu, opierać się nie na wadze pociągu (co premiuje dodatkowo transport drogowy, mający stałe opłaty za przejazd płatnymi drogami publicznymi), lecz na średniej prędkości ich przejazdu. Co stało się z tym dokumentem?

Postulaty te, o ile się orientuję, „poszły w zapomnienie”. Zrozumienie dla nich wyrażało początkowo wielu ekspertów, potem jednak entuzjazm przygasł, szczególnie wśród przedstawicieli resortu i awansowanych na wysokie stanowiska naukowców. Niestety, cała praca poszła na marne i nikt nie skorzystał z wypracowanych rozwiązań, ani propozycji zawartych w dokumencie. Byliśmy pełni optymizmu, bo w końcu

zapytano o opinię praktyków. Początek był bardzo obiecujący, a ...skończyło się jak zawsze.

Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym – 6,12% pod względem masy i 9,87% pracy przewozowej – przekroczył, w pierwszym przypadku i zbliżył się do drugiego, do celów nakreślonych w rządowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.. Czy nie uważa Pan, że cele te wyznaczone zostały zbyt skromnie?

Na pewno są one zachowawcze. Na Zachodzie wskaźniki te są rzędu kilkudziesię-



Operator obsługujący ruch kolejowy między „suchym portem” a terminalami morskimi powinien być ciałem zupełnie neutralnym i niezależnym lub wspólnie zarządzanym/nadzorowanym. Ewentualne zyski z działalności Port Shuttle Service mogłyby być rozliczane proporcjonalnie do wolumenu wniesionego np. przez każdy z terminali czy przez poszczególnych armatorów

sięciu procent. Nasze cele, gdyby miały być ambitne, powinny zakładać w kilku następnych latach wielkość wzrostu w granicach 20%. Wiadomo, że planowane 6-8% i tak będzie. Mimo przeszkód stawianych przewozom intermodalnych, bo rynek to wymusi. Intermodal w Polsce będzie na pewno rósł, wynika to z konieczności ob-



Obsługa terminali morskich przy wykorzystaniu ICY Tczew oraz systemu Port Shuttle Service (regularnych pociągów kursujących z terminali morskich do/z ICY) w zdecydowany sposób poprawi jakość przewozów intermodalnych i pozwoli na optymalizację całego łańcucha dostaw

sługi coraz większej masy ładunkowej w portach. Już dzisiaj cały świat konteneryzuje się i tego procesu nikt nie jest w stanie zawrócić.

W moim przekonaniu intermodalem nie jest przewóz z jednej bocznicy kolejowej do drugiej bocznicy np. 30 kontenerów. To jest zwykły przewóz

Nasze cele, gdyby miały być ambitne, powinny zakładać w kilku następnych latach wielkość wzrostu w granicach 20%. Wiadomo, że planowane 6-8% i tak będzie. Mimo przeszkód stawianych przewozom intermodalnych, bo rynek to wymusi.

kolejowy. W intermodalu musi być zapewniony terminal przeładunkowy, dwa środki transportu, powinien zaistnieć ciąg logistyczny zdarzeń. Przy tym układ torowo-terminalowy musi być układem wydolnym. A u nas, mimo modernizacji infrastruktury jest cały czas niewydolny. I tu wracamy do koncepcji tzw. suchych portów pełniących rolę centrum dystrybucji i konsolidacji ładunków. Istnieje

Rzeczywiście, koncepcja ICY Tczew powstała już kilka lat temu. Sporo czasu zajmuje załatwianie wszelkich pozwoleń i formalności, ale zakładamy rozpoczęcie tej inwestycji pod koniec bieżącego roku lub w pierwszej połowie 2019 r. i oddanie obiektu do użytku w roku 2022/23. Obsługa terminali morskich przy wykorzystaniu ICY Tczew oraz systemu Port Shuttle Service (regularnych pociągów

W intermodalu musi być zapewniony terminal przeładunkowy, dwa środki transportu, powinien zaistnieć ciąg logistyczny zdarzeń. Przy tym układ torowo-terminalowy musi być układem wydolnym.

pilna potrzeba powstania takich obiektów, szczególnie w obszarze przyportowym.

Z koncepcją takiego suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim PCC Intermodal wystąpił już kilka lat temu...

kursujących z terminali morskich do/z ICY) w zdecydowany sposób poprawi jakość przewozów intermodalnych i pozwoli na optymalizację całego łańcucha dostaw. Umożliwi poprawę efektywności przeładunków na terminalach morskich, wpłynie na poprawę przepustowości na liniach kolejowych i ograniczy ruch kontenerów na trójmiejskich drogach.



Na ścianie wschodniej wybudujemy trzy terminale, w tym jeden w zamian za obiekt, który wykorzystujemy obecnie w Kolbuszowej, a który jest właściwie zwykłą bocznica/depotem, a nie terminalem intermodalnym w pełnym tego słowa znaczeniu

Krytycy Waszej koncepcji wybudowania „suchego portu” na zapleczu terminali morskich Trójmiasta zarzucali Wam, iż inwestycja ta – poprzez dodatkowe operacje załadunkowe w porcie i w Zajęczkowie Tczewskim – przyczyniłaby się do wzrostu kosztów obsługi każdego kontenera, a poza tym, zarządzana przez prywatnego operatora, nie byłaby ogólnodostępna?

Te krytyczne głosy biorą się najczęściej z niezrozumienia idei „suchego portu” albo z braku wiedzy na temat organizacji przewozów intermodalnych. Po pierwsze, „suchy port” z samego założenia i istoty swojej funkcji musi być obiektem ogólnodostępnym – nie ma po prostu innej możliwości. Po wtóre, w naszym wspólnym interesie powinno być odciążenie dróg Trójmiasta z rosnącego i uciążliwego ruchu samochodów przewożących kontenery. Z jednej



Docelowo potrzebujemy terminala na granicy z Ukrainą. Kraj ten prędzej czy później będzie korzystał z dostępu do naszych portów i stąd potrzeba odpowiedniej infrastruktury terminalowej w tamtym rejonie. Ukraina jest dla nas atrakcyjnym, perspektywicznym rynkiem

bowiem strony ICY będzie pełnił funkcję bazy logistyczno-dystrybucyjnej wspomagającej transport samochodowy (odwozy portowe w promieniu ok. 200 km), a z drugiej strony zapewni sprawną obsługę pociągów intermodalnych przewożących kontenery pomiędzy portami Gdańska i Gdyni a terminalami lądowymi zlokalizowanymi w różnych rejonach Polski i Europy Centralno-Wschodniej. Natomiast regularne, szybkie połączenia kolejowe pomiędzy ICY i terminalami morskimi w portach będą obsługiwane przez specjalistyczne elektryczno-spalinowe lokomotywy oraz zestawy nowoczesnych i cichych platformy kolejowych.

Od samego początku planowania inwestycji w Zajęczkowie Tczewskim zachęcamy zarządy portów i władze samorządowe do czynnego uczestnictwa w tym przedsięwzięciu, łącznie z możliwością

współinwestowania oraz współzarządzania. W podobnym duchu prowadzimy wszystkie nasze rozmowy z PKP PLK. Naszym zdaniem operator obsługujący ruch kolejowy między „suchym portem” a terminalami morskimi powinien być ciałem zupełnie neutralnym i niezależnym lub wspólnie zarządzanym/nadzorowanym.

Obecnie, z wyjątkiem przejścia granicznego Brześć/Małaszewicze, brakuje tam terminali przeładunkowych z prawdziwego zdarzenia, stąd w najbliższych latach planujemy pewne inwestycje w tym rejonie. Na ścianie wschodniej wybudujemy trzy terminale, w tym jeden w zamian za obiekt, który wykorzystujemy obecnie

Ulga przewozowa byłaby niepotrzebna gdyby został wyodrębniony segment prawdziwych przewozów intermodalnych obsługiwany przez lekkie i szybkie pociągi. Zarządca infrastruktury powinien też zrezygnować z uzależniania opłat za korzystanie z infrastruktury od wagi brutto pociągu.

Ewentualne zyski z działalności Port Shuttle Service mogłyby być przecież rozliczane proporcjonalnie do wolumenu wniesionego np. przez każdy z terminali czy przez poszczególnych armatorów. Dodajmy, że globalni armatorzy oferujący coraz szerszy zakres usług logistycznych są bardzo zainteresowani tego typu rozwiązaniami. Dzięki tak rozumianej współpracy można by istotnie poprawić wykorzystanie zarówno pojemności ładunkowej składów pociągów jak i infrastruktury kolejowej, a tym samym obniżyć koszty operacyjne i zwiększyć konkurencyjność przewozów intermodalnych.

Na zakończenie naszej rozmowy chciałbym zapytać Pana o planowane przez PCC Intermodal inwestycje w terminale kontenerowe na wschodniej ścianie Polski.

w Kolbuszowej, a który jest właściwie zwykłą bocznicą/depotem, a nie terminalem intermodalnym w pełnym tego słowa znaczeniu. W perspektywie najbliższych dwu, trzech lat chcemy w Polsce południowo-wschodniej wybudować nowoczesny terminal o zdolnościach przeładunkowych ponad 100 tys. TEU rocznie.

Docelowo potrzebujemy też terminala na granicy z Ukrainą. Kraj ten prędzej czy później będzie korzystał z dostępu do naszych portów i stąd potrzeba odpowiedniej infrastruktury terminalowej w tamtym rejonie. Ukraina jest dla nas atrakcyjnym, perspektywicznym rynkiem. Wreszcie docelowo chcemy mieć także terminal na granicy wschodniej, który umożliwi nam dalszy rozwój i usprawni przewóz i przeładunek kontenerów w relacjach wschodnich do/z Rosji, Kazachstanu, Mongolii czy Chin. ◀

Odprawy celne z AsstrA

Międzynarodowy dostawca usług transportowo-logistycznych AsstrA-Associated Traffic AG oferuje odprawy celne na terenie Niemiec, Litwy, Białorusi, Rosji i Polski. Agencje celne AsstrA w Polsce znajdują się na terenie terminalu samochodowego w Koroszczynie, w Białymstoku oraz na przejściu granicznym w Kuźnicy.

– Z uwagi na lokalizację agencji celnych AsstrA w Polsce, głównym obszarem naszej działalności są odprawy tranzytowe T1 objęte szwajcarską gwarancją. Oferujemy całodobową obsługę z możliwością odpraw celnych importowych i eksportowych bezpośrednio na granicy – zaznacza Małgorzata

Matwiejuk, kierownik agencji celnej AsstrA w Koroszczynie.

Grupa AsstrA nieustannie opracowuje nowe rozwiązania branżowe. – Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszych klientów rozszerzyliśmy pakiet usług o odprawy celne kontenerów z Chin w Porcie Przeładunko-



wym Małaszewicze. Obecnie Małaszewicze odgrywają strategiczną rolę w projekcie Nowego Jedwabnego Szlaku. To swojego rodzaju chińska „brama do Europy” i krok dalej w rozwoju AsstrA – podkreśla Małgorzata Matwiejuk. ◀



Polska jest największym odbiorcą chińskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych wśród krajów Grupy Wyszehradzkiej i ósmym w Unii Europejskiej. Jest też pierwszym etapem rozwoju dla WWL

Początek ekspansji WWL w Europie

W zainicjowaną przez Państwo Środka politykę tzw. „jednego pasa i jednej drogi”, czyli wskrzeszenia jedwabnego szlaku jako sieci kolejowo-drogowej łączącej dwa największe rynki świata: Chiny i Europę, wpisuje się współpraca Worldwide Logistics Group (WWL) z gdyńską spółką ATC Cargo S.A. Zainicjowano ją w lutym 2018 r., co związane jest z podjęciem przez chińską spółkę decyzji o rozwoju grupy logistycznej na terenie Europy.

Wtedy to WWL, największy chiński prywatny operator logistyczny, po sześciu latach doświadczenia związanego ze współpracą z ATC Cargo, nabył pakiet akcji gdyńskiej spółki, będącej jednym z ważniejszych operatorów kontenerowych w Polsce. Elementem strategii ekspansji jest planowany debiut Grupy WWL na giełdzie w Szanghaju. Pakiet akcji obecnie stanowi 7,54%, jednak inwestor nie wyklucza, że zostanie on zwiększony.

– Polska została wybrana na centrum operacyjne naszej ekspansji w Europie przede wszystkim ze względu na naszego zaufanego partnera ATC Cargo, z którym od wielu lat owocnie współpracujemy na szlaku Chiny-Polska. Nie bez znaczenia jest także położenie geopolityczne Polski. Ten kraj ma potencjał, by stać się logistycznym sercem Europy, a my zamierzamy skorzystać z tych możliwości – przekonuje prezes Grupy WWL Jacky Lim – Połączenie polskich i chińskich doświadczeń w zakresie transportu międzynarodowego to znaczący krok w realizacji idei „jednego pasa i jednej

drogi”. Środki pozyskane z debiutu giełdowego WWL na Shanghai Stock Exchange, pozwolą zdynamizować naszą działalność w Europie – dodaje prezes Lim.

Unia Europejska największym partnerem Chin

Europejski rynek logistyczny z roku na rok zyskuje na znaczeniu. Według Eurostatu, między 2006 r. a 2016 r. spośród głównych partnerów handlowych EU-28 największą stopę wzrostu odnotowano w przypadku eksportu do Chin, który zwiększył się prawie trzykrotnie. Tak samo po stronie importu: w latach 2006-2016 w UE naj-

większe wzrosty odnotowano w przypadku przywozu z Państwa Środka (76%). Z Chin pochodziła ponad jedna piąta (20,2%) łącznego przywozu do UE w 2016 r. i były one największym dostawcą towarów importowanych do UE-28. Udział Stanów Zjednoczonych w przywozie towarów do UE (14,5%) był o około 6 punktów procentowych niższy od udziału Chin. Jak podaje Eurostat, średni obrót handlowy Państwa Środka ze Starym Kontynentem przekracza 1 mld euro dziennie.

Jak widać, EU obecnie jest największym partnerem Chin, dzienny obrót pomiędzy tymi krajami wynosi około mld euro, co stanowi 20% obrotów Unii.

Z Chin pochodziła ponad jedna piąta (20,2%) łącznego przywozu do UE w 2016 r. i były one największym dostawcą towarów importowanych do UE. Udział Stanów Zjednoczonych w przywozie towarów do UE (14,5%) był o około 6 punktów procentowych niższy.

Polska jako pierwsza

– WWL znajduje się obecnie w pierwszej dwudziestce operatorów logistycznych, ale dzięki intensyfikacji działań na rynku europejskim planujemy w ciągu najbliższych kilku lat zakwalifikować się do pierwszej światowej dziesiątki – podkreśla Jacky Lim.

Nowy Jedwabny Szlak zwany ideą „jednego pasa i jednej drogi” to ogromny projekt infrastrukturalny zainicjowany przez Chiny, zmierzający do tworzenia wydajnych szlaków transportowych z Państwa Środka do Azji Centralnej, Europy i Azji Południowo-Wschodniej. Składa się z części morskiej oraz lądowej, przebiegającej między innymi przez Polskę. Do tej pory największe aliansy armatorów i operatorów kolejowych uruchomiły regularne, bezpośrednie połączenia do naszego kraju. Polska jest największym odbiorcą chińskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych wśród krajów Grupy Wyszehradz-

dziś ta chińska firma prowadzi w Polsce także rozmowy na temat stworzenia ogromnego centrum biznesowego.

Należy dodać, że wartość chińskich inwestycji w Polsce wzrasta, co oznacza, że nasza gospodarka z perspektywy azjatyckich inwestorów staje w jednym szeregu z gospodarkami starej Europy czy Stanów Zjednoczonych. Chińscy inwestorzy konsekwentnie stawiają na wykup rozpoznawalnych marek i inwestycje w przedsiębiorstwa cieszące się renomą.

Według danych GUS, tylko w pierwszym półroczu 2017 r. import z Chin do Polski wzrósł o ponad 10,4% i osiągnął poziom 49,28 mld zł, zaś towary z Chin stanowiły 11,7% naszego krajowego importu. Jeszcze szybciej, bo o 19%, urósł w tym czasie polski eksport do Państwa Środka, sięgając wartości 12,5 mld zł.

– Z ogromną satysfakcją przyjmujemy wspólną strategię rozwoju w ramach grupy. WWL to sprawdzony partner działający już



WWL, po sześciu latach doświadczenia związanego ze współpracą z ATC Cargo, nabył pakiet akcji gdyńskiej spółki (na zdjęciu: Artur Jadeszko i Jacky Lim)

Według danych GUS, tylko w pierwszym półroczu 2017 r. import z Chin do Polski wzrósł o ponad 10,4% i osiągnął poziom 49,28 mld zł, zaś towary z Chin stanowiły 11,7% naszego krajowego importu.

kiej i ósmym w Unii Europejskiej. Jest też pierwszym etapem rozwoju dla WWL na terenie Europy – następna jest Belgia, dalej Niemcy, Wielka Brytania i Czechy. Chińczycy wybrali nasz kraj m.in. ze względu na położenie geograficzne, rozwiniętą sieć kolejową i infrastrukturę portową, a także przynależność do UE. W pierwszej kolejności świadczone będą usługi transportu morskiego, w dalszej – drogowego i kolejowego. Da to WWL możliwość zaznajomienia się z kulturą biznesu w Europie. A już

w skali globalnej, z którym mamy wieloletnie relacje biznesowe. Jako lider polskiego rynku kontenerowego spodziewamy się uzyskać efekt synergii na wielu poziomach – mówi prezes ATC Cargo Artur Jadeszko. – Wierzymy także, że bliska współpraca między ATC Cargo a WWL pozwoli utworzyć przyczółek do ekspansji na rynki europejskie. Docelowo, dzięki tej kooperacji mamy szansę na stworzenie liczącego się gracza na rynku europejskim, będącego bardzo ważną częścią Grupy WWL – dodaje prezes Jadeszko.



Chińczycy wybrali nasz kraj m.in. ze względu na położenie geograficzne, rozwiniętą sieć kolejową i infrastrukturę portową, a także członkostwo w UE. W pierwszej kolejności świadczone będą usługi transportu morskiego, w dalszej drogowego i kolejowego

Wielki z dużym

Worldwide Logistics Group (WWL) to największy chiński prywatny operator logistyczny, z wolumenem ponad 600 tys. TEU obsługiwanych w 2017 r. Grupa posiada 45 oddziałów i przedstawicielstw na terenie całego świata, m.in. w Australii, Tajwanie, Indiach, Wietnamie, Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Tajlandii, USA oraz Turcji. Ze 160 krajami utrzymuje stosunki handlowe. Jest to korporacja o charakterze ogólnosiwiatowym, obecna na Giełdzie w Szanghaju i prezentująca produkty na Platformie Alibaba.

Zakres działalności WWL obejmuje m.in. międzynarodowy fracht morski, fracht lotniczy, transport kolejowy, logistykę kontraktową, w tym organizację transportu ładunków chemicznych, magazynowanie czy usługi e-commerce mające zasięg w 160 krajach. W 2017 r. WWL uruchomił w pełni zautomatyzowany, bezobsługowy hub magazynowy przy lotnisku Pudong w Szanghaju. Roboty obsługują 2400 palet na godzinę.

ATC Cargo S.A., z rocznym obrotem na poziomie 100 tys. TEU, jest największym polskim kontenerowym operatorem logistycznym. Grupa istnieje na polskim rynku TSL od 2006 r., a od 2010 r. jest notowana w alternatywnym systemie obrotu NewConnect. W 2016 r. spółka otworzyła joint venture w Chinach oraz uzyskała tam status NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier). W 2017 r. jej przychody wyniosły ok. 190 mln zł. Prezes ATC Cargo Artur Jadeszko uważa, że zakup akcji spółki przez WWL umożliwi jej udział w międzynarodowych przetargach i rozwój poza Polską. ◀

Opr. Elżbieta Haber



Ekol rozwija transport intermodalny

Zaledwie kilkanaście tygodni temu firma Ekol Logistics poinformowała o uruchomieniu oddziału w Szwecji – 16. kraju, w którym posiada własne organizacje a teraz w dalszym ciągu rozbudowuje sieć połączeń intermodalnych.

Ekol jest właścicielem dwóch portów (w Trieście, we Włoszech i w Yalova, niedaleko Stambułu), 6 promów Ro-Ro oraz ponad 5,5 tys. środków transportu. Operator realizuje usługi transportu intermodalnego wykorzystując 48 dedykowanych połączeń kolejowych tygodniowo. Strategia Ekol zakłada rozbudowę połączeń intermodalnych dających możliwość oferowania ekologicznych rozwiązań logistycznych.

do przyszłych wolumenów pomiędzy Europą Południową a Szwecją lub krajami nordyckimi. Dzięki temu wspieramy wzrost również „najmłodszego dziecka”, w którym Ekol ma własną organizację – Szwecji – ogłosiła Alaa Jennane, Director of Engineering Business Development w Ekol.

Sete i Zeebrugge dzieli 1200 kilometrów, a pociąg Ekol pokonuje ten dystans w niespełna 22 godziny. Kursuje dwa razy w tygodniu z 44 jednostkami transporto-

wymi. Wyjeżdża z Sete w środy i niedziele o godz. 18.30 i dociera do Zeebrugge w czwartki i poniedziałki o godz. 16.00. Z Zeebrugge pociąg odjeżdża we wtorki i piątki o godz. 11.30 i przybywa na miejsce w środy i soboty o godz. 7.50. To połączenie zastąpi dotychczasowe połączenie Triest – Zeebrugge, dając jednak możliwość transportu większej ilości przesyłek.

Ekol zwiększył również, do dwóch w tygodniu częstotliwość kursowania

Nowe połączenie kolejowe

– Nasza strategia zakłada rozbudowę dedykowanych połączeń kolejowych w Europie. Chcemy również zwiększyć pojemność promów Ro-Ro w naszej sieci i nad tym właśnie pracujemy. Już dziś możemy ogłosić zwiększenie ilości połączeń Ro-Ro między Francją a Turcją do dwóch tygodniowo oraz zwiększenie ilości połączeń kolejowych między Sete a Paryżem również do dwóch tygodniowo. Dodatkowo otworzyliśmy kompletnie nowe połączenie pociągiem między Sete a Zeebrugge w Belgii. W ten sposób łączymy Francję, kraje Beneluksu, Szwecję i Wielką Brytanię z Europą południową, Turcją, Bliskim Wschodem oraz rejonem Magreb. Dzięki wdrożeniu tych nowych połączeń Sete jest naszym najważniejszym hub-em na południowym zachodzie Europy. Ta nowa trasa może być też wykorzystana



Oferowanie nowego połączenia intermodalnego między Grecją a Hiszpanią, Francją, Turcją i Bliskim Wschodem oznacza, że przesyłki odbierane z Paryża, Lionu, Barcelony, Madrytu czy Walencji w środy, do sklepów w Atenach będą trafiać już w poniedziałek



Ekol jest właścicielem dwóch portów – w Trieście, we Włoszech i w Yalova, niedaleko Stambułu (na zdjęciu)

Strategia Ecol zakłada rozbudowę dedykowanych połączeń kolejowych w Europie. Firma chce również zwiększyć pojemność promów Ro-Ro w sieci i nad tym właśnie pracuje.

pociągu łączącego Sete z Paryżem. Trasa zajmuje prawie 14 godzin, a pociąg może przewozić do 50 jednostek transportowych, co sprawia, że jest to najdłuższy pociąg w sieci Ecol.

Warto dodać, że oba połączenia (Sete – Paryż i Sete – Zeebrugge) zostały uruchomione przy współpracy z operatorem VIIA. Dzięki nowym połączeniom oraz zwiększeniu częstotliwości już funkcjonującego rozwiązania, Ecol „oszczędza” miesięcznie 914 tys. kg CO₂, co daje możliwość „uratownia” ponad 41 tys. drzew, co odpowiada powierzchni 97 boisk do piłki nożnej.

Nowy prom i nowe połączenie

Ekol Logistics rozpoczął użytkowanie nowego promu FADIQ o ładowności 280 kontenerów. Ładowność może zostać zwiększona do 340 jednostek, ponieważ prom ma możliwość piętrowego załadunku kontenerów. FADIQ ma długość 210 metrów, ładowność 32 770 ton brutto i osiąga prędkość 21,3 węzłów. – *Oddanie do użytku naszego drugiego promu z Sete, łączącego Hiszpanię z Turcją dwa razy w tygodniu, zmieni sytuację rynkową między tymi krajami* – mówi Jordi Perez, Business Development Manager, Ecol Spain.

Cztery lata temu Ecol uruchomił połączenie obsługiwane przez prom AYSHE. Jest to najszybsza jednostka typu Ro-Ro na świecie, która umożliwiła połączenie Sete i Izmiru w zaledwie 56 godzin. Prom ten wypływa z Sete w czwartki wieczorem i przybija do portu w Izmirze w niedzielę

Klienci otrzymają usługi „end to end” realizowane przez Ecol, obejmujące również usługi celne. Czasy połączeń są krótsze niż w przypadku transportu lotniczego. Z połączeń będą mogły korzystać wszystkie sektory, co zwiększy ich konkurencyjność.

rano, a wraca do Sete we wtorek w nocy. Dzięki temu wielu klientów z Turcji, Maroka i Tunezji zwiększyło sprzedaż i zmieniło swoją strategię zakupów, kupując więcej w krótkich cyklach.

Drugie połączenie, które zostało uruchomione w marcu, wypływać będzie w niedzielę wieczorem i przybywać do Izmiru w środę wieczorem. Z Izmiru prom będzie wypływać w czwartki rano i przybije do portu w Sete w niedzielę rano. Trzeba dodać, że regiony Izmiru i Stambułu w sie-

ci Ecol są skomunikowane regularnym połączeniem promem.

– *Klienci otrzymają usługi „end to end” realizowane przez Ecol, obejmujące również usługi celne. Czasy połączeń są krótsze niż w przypadku transportu lotniczego. Z połączeń będą mogły korzystać wszystkie sektory, co zwiększy ich konkurencyjność. Warto dodać, że Ecol Spain ma połączenia z ponad 100 ważnymi regionalnymi Europy. Dodatkowo planujemy też połączenie intermodalne między Sete, a Lavrio w Grecji dwa razy w tygodniu* – dodaje Jordi Perez.

Dimitris Batakis, Country Manager, Ecol Greece, jest bardzo entuzjastycz-

ny w kwestii nowej usługi: – *Dzięki temu promowi połączymy Turcję i Sete dwa razy w tygodniu, dodatkowo prom będzie zatrzymywał się w Lavrio niedaleko Aten. Oznacza to oferowanie nowego połączenia intermodalnego między Grecją a Hiszpanią, Francją, Turcją i Bliskim Wschodem. Przesyłki odbierane z Paryża, Lionu, Barcelony, Madrytu czy Walencji w środy, do sklepów w Atenach będą trafiać już w poniedziałek* – uważa Dimitris Batakis. ◀

MM

Na potrzeby transportu intermodalnego

Niewątpliwą zaletą transportu intermodalnego w porównaniu z tradycyjnym modelem dostaw, jest możliwość zredukowania zbędnych kosztów, w tym opłat związanych z przeładunkiem towarów.

Rosnącą popularność tego rodzaju rozwiązań wśród polskich operatorów logistycznych potwierdza choćby fakt, że po trzech kwartałach 2017 r. łączna wartość przewiezionego przez nich w ten sposób ładunku wyniosła 10,8 mln ton, a ilość towarów transportowanych w kontenerach dwudziestostopowych zwiększyła się o blisko 20% w ujęciu rok do roku.

W ramach logistyki intermodalnej

Warto podkreślić, że aktualnie jednym z wiodących trendów w kontekście rozwiązań z zakresu transportu samochodowego, w ramach logistyki intermodalnej, jest rosnące zapotrzebowa-



Zygmunt Przemysław Stanek
Product Manager, Wielton S.A.

Na potrzeby m.in. transportu intermodalnego Wielton oferuje zarówno szereg naczep podkontenerowych o rozsuwanej i nierozsuwanej ramie, dedykowanych do konkretnego rodzaju kontenera, jak i pojazdy uniwersalne, mogące przewozić różnej wielkości obiekty.

Nowa naczepa firmy Wielton

Flagowym przykładem tego typu rozwiązań jest linia pojazdów Container Master Super Light powiększona o kolejny model. Naczepa występuje w dwóch konfiguracjach wysokości siodła i jest przystosowana do transportu kontenerów 40 HC, jak i 45.

Pojazd charakteryzuje nowoczesny design, wysoka wytrzymałość, prosta i sprawdzona modułowa konstrukcja, wykonana z wysokowytrzymałej stali S700, a także masa własna od 3 950 kg, co jest niezwykle istotne z punktu widzenia klientów poszukujących tego typu rozwiązań w kontekście logistyki intermodalnej. Dodat-

Nowa naczepa podkontenerowa z linii Container Master Super Light występuje w dwóch konfiguracjach wysokości siodła i jest przystosowana do transportu kontenerów 40 HC, jak i 45



Jednym z wiodących trendów w kontekście rozwiązań z zakresu transportu samochodowego, w ramach logistyki intermodalnej, jest rosnące zapotrzebowanie na pojazdy, które zapewnią niezawodność, a jednocześnie wysoką efektywność łańcucha dostaw.

nie na pojazdy, które zapewnią niezawodność, a jednocześnie wysoką efektywność łańcucha dostaw. Z punktu widzenia producenta naczep i przyczep oznacza to konieczność tworzenia produktów wyróżniających się nie tylko parametrami wytrzymałościowymi, ale także lekkością konstrukcji, przekładającą się na jak najmniejszą masę pojazdu i zwiększone możliwości załadunkowe.

kwym udogodnieniem są między innymi dwie pozycje sworznia królewskiego w standardzie, automatyczne podnoszenie pierwszej osi, boczne kompozytowe odboje rowerowe uchylne, które możemy wykorzystać jako powierzchnia reklamowa. Łatwość użytkowania pojazdu zapewnia również opcja podnoszenia i opuszczania podwozia za pomocą zaworu H-S, a także możliwość przystosowania pod montaż agregatu chłodniczego dla ładunków wymagających przewozu w ściśle określonej temperaturze.

Flagowym przykładem tego typu rozwiązań jest linia pojazdów Container Master Super Light powiększona o kolejny model. ◀

**Zygmunt Przemysław Stanek,
Product Manager, Wielton S.A.**

Wielopoziomowa opieka

Fraikin po raz pierwszy zorganizował „Connection Days”. W ten sposób firma chciała pokazać, jak bardzo dba o swoich klientów.

Na torze wyścigowym Linas-Monthéry niedaleko Paryża w połowie kwietnia stawiło się ponad 800 osób z 15 krajów. Wśród gości byli właściciele flot z całej Europy i strategiczni partnerzy firmy. Przez cztery dni odbywały się warsztaty, prelekcje i testy pojazdów.

Gotowe rozwiązania

Do dyspozycji gości było ponad 60 pojazdów, zarówno z napędem elektrycznym, jak i gazowym. Uczestnicy mogli korzystać z wykładów i warsztatów poświęconych alternatywnym źródłom napędu, specjalistycznym podwoziom i zabudowom, telematyce, hydraulice, przewozom chłodniczym, zarządzaniu oponami i bezpieczeństwu.

Na gości czekało 27 dostawców i partnerów, z którymi Fraikin współpracuje na co dzień, w tym producenci samochodów, zabudowcy i dostawcy sprzętu (MAN, Iveco, Renault Trucks, Mercedes Trucks, Fiat, Opel, Mercedes, Renault, Masternaut, Bridgestone, Shell, Todd, Hiab, Fassi – Marrel, Dalby, JPM, Dhollandia, Carrier, Thermoking, Gruau, Lamberet, Renault, Cazaux, Fruehauf, Chereau, Kassbohrer i DAF).

– Mamy szczęście budować długotrwałe relacje z naszymi partnerami. Pracujemy razem, nieustannie wprowadzając innowacje, aby lepiej służyć naszym klientom. Dzięki relacjom zbudowanym na tak solidnym fundamencie zaufania zorganizowanie

„Connection Days” było dla nas naturalne – zapewnia Philippe Cuoc, szef działu zakupów grupowych i łańcucha dostaw oraz kierownik projektu.

Podczas wykładów zaprezentowana została aplikacja na smartfona, która ma ułatwić monitoring floty i kontakt z kierowcą oraz umożliwić wynajem pojazdów. Specjaliści zajmujący się we Fraikin pojazdami do przewozów chłodniczych, przedstawili wady i zalety różnych rozwiązań, które mogą być zastosowane w tym segmencie transportu. Można było również dowiedzieć się, jakie alternatywne napędy są dzisiaj dostępne na rynku oraz poznać ich wady i zalety, które Fraikin sformułował na podstawie własnych analiz. W porównaniu pojazdów gazowych z hybrydowymi i elektrycznymi, najkorzystniej wypadły pojazdy zasilane ciekłym metanem (LNG). Warto jednak rozpatrywać zakup indywidualnie. Dokonując wyboru, należy brać pod uwagę TCO (całkowity koszt użytkowania), zasięg, infrastrukturę do tankowania i wpływ na środowisko.

70 lat doświadczeń

Fraikin działa na rynku od 70 lat. Obecnie posiada zróżnicowaną pod względem marki i specjalizacji flotę (58 tys. pojazdów, w tym 52 tys. własnych i 6 tys. w zarządzaniu flotą). W ramach sieci działa 180 oddziałów w całej Europie (Francja, Niemcy, Belgia, Luksemburg, Wielka Brytania, Hiszpania, Szwajcaria, Polska, Czechy,

Słowacja, Węgry, Holandia, Włochy i Rosja) oraz w Arabii Saudyjskiej. Firma zatrudnia 2800 pracowników.

Na polskim rynku firma funkcjonuje od 2006 r. Obecnie w swojej flocie ma 4 tys. pojazdów i w ciągu 5 najbliższych lat ta liczba ma się podwoić. Wśród pojazdów Fraikin około 40% stanowią „dostawczaki” o dmc do 3,5 t, kolejne 30% to podwozia ciężarowe o dmc powyżej 3,5 t i około 20% – ciągniki siodłowe i naczepy. Firma współpracuje z większością producentów pojazdów, w tym u nas m.in. z Fiatem, Iveco, MAN-em, Mercedesem i DAF-em.

W Polsce 85% przychodów Fraikin generuje wynajem długoterminowy. Pojazdy wynajmowane są przeważnie na 5 lat, a okres ten zazwyczaj jest przedłużany o kolejne 2-3 lata. Wynajem średnioterminowy trwa od 1 do 11 miesięcy, a krótkoterminowy do 30 dni. Głównym celem firmy jest dostarczanie flotom gotowych rozwiązań transportowych, zdejmując z głowy menedżerów flot całą administrację związaną z tą częścią biznesu. W ramach comiesięcznej raty firma zapewnia pełną opiekę nad pojazdem.

Podczas „Connection Days” uczestnicy mogli nie tylko jeszcze lepiej poznać firmę i jej partnerów biznesowych, ale również nawiązać osobiste relacje z pracownikami Fraikin. To również ważny aspekt, który wpływa na harmonię współpracy. ◀

Tekst i zdjęcie:
Katarzyna Dziewicka



Na torze wyścigowym Linas-Monthéry pod Paryżem można było wypróbować najnowsze rozwiązania zastosowane w samochodach użytkowych. Do dyspozycji gości było 60 pojazdów, zróżnicowanych pod względem ładowności i zastosowania

Zmiany zapowiadane przez KE dla transportu do 3,5 tony w Pakiecie mobilności

Komisja Europejska w opublikowanym w ubiegłym roku dokumencie „Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”¹, zaprezentowała rys głównych kierunków działań ustawodawczych. Szczególne miejsce w projekcie KE poświęciła transportowi drogowemu, w tym także pojazdom do 3,5 tony, jako sektorowi mobilności odgrywającemu zasadniczą rolę w sferze gospodarczej i społecznej Unii.



Jakub Ordon

Busiarze z licencją transportową

Wspomniany program ma już prawie rok, ale jego poszczególne elementy są przez cały czas żywo dyskutowane i poddawane modyfikacjom na arenie europejskiej. Wśród zagadnień, które w najbliższym okresie mają być powtórnie zdefiniowane legislacyjnie, znalazł się także transport lekkimi pojazdami do 3,5 t. Projekt zmian przepisów zmierza w kierunku modyfikacji rozporządzeń 1071/2009 oraz 1072/2009 pod kątem wpuszczenia przedsiębiorców transportowych wykorzystujących pojazdy lekkie w strefę licencyjną. Transport

pojazdami do 3,5 t DMC, obecnie wyłączony m.in. ze stosowania ustawy o transporcie drogowym, po wdrożeniu Pakietu

mobilności będzie traktowany na równi z firmami wykorzystującymi do przewozu towarów 40-tonowe zestawy. Busiarz

Transport pojazdami do 3,5 t DMC po wdrożeniu Pakietu mobilności będzie traktowany na równi z firmami wykorzystującymi do przewozu towarów 40-tonowe zestawy. Busiarz będzie wówczas musiał uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu oraz licencję transportową.



W świetle stanowiska Komisji Europejskiej, firmy o taborze do 3,5 t DMC będą musiały wykazać się posiadaniem zabezpieczenia finansowego w wysokości 1 800 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu oraz 900 euro na każdy dodatkowy pojazd

będzie wówczas musiał uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu oraz licencję transportową.

Zabezpieczenie finansowe

Niejako integralnym elementem wspomnianej licencji, jest posiadanie przez przedsiębiorcę odpowiedniej zdolności finansowej we wskazanych w przepisach progach. W świetle stanowiska Komisji Europejskiej, firmy o taborze do 3,5 t DMC będą musiały wykazać się posiadaniem zabezpieczenia finansowego w wysokości 1 800 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu oraz 900 euro na każdy dodatkowy pojazd. Wobec firm transportowych, które wykorzystują flotę ciężką, stawki te są adekwatnie powiększone do 9 000 euro na pierwszy pojazd i 5 000 euro na każdy następny. Przy dostępności ubezpieczeń OCP posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej nie powinno stanowić problemu, ale Komisja Europejska planuje, że wraz ze zmianami prawa, zaprzestanie honorowania ubezpieczeń OCP zarówno w lekkim, jak i ciężkim transporcie. Przedsiębiorcy będą

1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0283&from=PL>
2 <http://www.gitd.gov.pl/dla-mediow/aktualnosc/przeciazenia-w-pojedzie-o-dmc-do-3,5-tony>

mogli wówczas wykazać swoją zdolność finansową wyłącznie za pomocą gwarancji bankowej oraz rocznego sprawozdania finansowego.

Zagrożenie na drodze

Dodatkowe obciążenia transportu lekkiego nie są postrzegane przez przewoźników licencjonowanych jako negatywne zjawisko. Według nich istniejące obecnie wyłączenie busiarzy spod określonych regulacji transportowych, stwarza realne zagrożenie na drogach oraz zaburza funkcjonowanie branży transportowej. Pojazdy lekkie przewożące towary są w znacznej mierze przeciążone², a ich kierowcy jeżdżą bez odpoczynku, co może rodzić ryzykowne sytuacje na drogach. Zmiany wpływające na wprowadzenie ograniczeń w transporcie lekkim będą więc mogły korzystnie wpłynąć również na transport ciężki i bezpieczeństwo przewozów.

Pakiet mobilności – plany

Na początku 2018 r. we Francji powołano Damien'a Pichereau do opracowania propozycji legislacyjnych dotyczących uregulowania sytuacji prawnej pojazdów do 3,5 tony na terytorium państwa. Poseł Damien Pichereau od 2017 r. odpowiedzialny jest, w ramach komisji parlamentarnych, za opracowanie raportu dotyczącego Pakietu mobilności, który



Zmiany wpływające na wprowadzenie ograniczeń w transporcie lekkim mogą korzystnie wpłynąć również na transport ciężki i bezpieczeństwo przewozów

Busiarze nie zostaną pozbawieni licznych przywilejów względem transportu ciężkiego, takich jak pozostawienie ich w strefie nieautomatycznej (bez tachografów) rejestracji czasu pracy kierowców oraz traktowanie przez służby kontrolne busów do 3,5 t jak „osobówek”.



Komisja Europejska planuje, że wraz ze zmianami prawa, zaprzestanie honorowania ubezpieczeń OCP zarówno w lekkim, jak i ciężkim transporcie. Przedsiębiorcy będą mogli wówczas wykazać swoją zdolność finansową wyłącznie za pomocą gwarancji bankowej oraz rocznego sprawozdania finansowego

będzie podstawą do sformułowania stanowiska Francji w tym przedmiocie jeszcze w pierwszej połowie 2018 r. W licznych wywiadach i wypowiedziach, polityk sprzeciwia się jakiegokolwiek liberalizacji reguł w wykonywaniu transportu. Opowiada się również za objęciem legislacją socjalną pojazdów do 3,5 tony oraz znaczącym wzmocnieniem kontroli.

Pakiet mobilności, choć nastawiony głównie na modyfikację przepisów dla ciężkiego taboru, z pewnością pociągnie za sobą także zmiany dla firm realizujących przewozy pojazdami do 3,5 t. Niemniej jednak, busiarze nie zostaną pozbawieni licznych przywilejów względem transportu ciężkiego, takich jak pozostawienie ich w strefie nieautomatycznej (bez tachografów) rejestracji czasu pracy kierowców oraz traktowanie przez służby kontrolne busów do 3,5 t jak „osobówek” (możliwość jazdy podczas zakazów okresowych i obszarowych). Ta przewaga sprawia, że pozycja przedsiębiorstw busowych na rynku przewozu towarów nie jest zagrożona. ◀

Jakub Ordon
Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

Bez pustych przebiegów

Po uruchomieniu nowego interfejsu GPS i odświeżeniu platformy przetargowej TC eBid®, 16 kwietnia 2018 roku platforma transportowa TimoCom zaoferowała kolejną nowość – multiwyszukiwanie na giełdzie transportowej TC Truck&Cargo®.

TimoCom cyklicznie przeprowadza wśród części swoich klientów ankietę dotyczącą ich potrzeb oraz usprawnień, jakie mogłyby pojawić się na platformie transportowej. Dzięki temu firma może korzystać z doświadczeń ponad 127 tys. użytkowników i dopasowywać program do aktualnych potrzeb jakie dyktuje rynek.

5 razy skuteczniej

Jednym z takich życzeń klientów była możliwość multiwyszukiwania. Nowa funkcjonalność została wprowadzona na giełdzie transportowej TC Truck&Cargo®. Klienci poszukujący na rynku SPOT pojazdów lub ładunków o różnych parametrach, mogą teraz równolegle wykorzystywać w tym celu do pięciu zakładek. Zachowują się one jak standardowe okna wyszukiwania na platformie, zatem można umieszczać tam odrębne dane, zmieniać je i odświeżać oraz korzystać z filtrów. Dzięki tym zmianom aplikacja stała się jeszcze bardziej przyjazna użyt-

kownikowi, który oszczędza czas i środki niezbędne do wykonania różnego typu zadań. Klient korzystający ze zaktualizowanego TC Truck&Cargo® optymalizuje pracę, a tym samym zwiększa efektywność przedsiębiorstwa.

Eurostatu mówią, że w 2017 r. zarówno w strefie euro, jak i w całej UE PKB wzrosło o 2,5%, co jest największym takim przyrostem od 2007 r. Rosną także wskaźniki dotyczące wymiany handlowej pomiędzy Polską a UE. Od stycznia

Platforma transportowa TimoCom dzięki uruchomieniu nowych rozwiązań takich, jak multiwyszukiwanie stanowi znakomite narzędzie ułatwiające zoptymalizowanie wykorzystania zasobów przedsiębiorstwa i obsługę zwiększonej liczby frachtów.

Przed wszystkim efektywność

Na rynku systematycznie zwiększa się wolumen ładunków, a co za tym idzie wzrasta również popyt na wolne przestrzenie ładunkowe. Czynnikiem wpływającym na powstanie takiej sytuacji jest wiele, m.in.: rozwój gospodarki europejskiej – dane

do lutego 2018 r., według GUS, eksport z Polski do krajów UE wzrósł w stosunku do stycznia i lutego 2017 r. o 0,8%, a import o 4,2%. Jednocześnie podaż wolnych pojazdów jest ograniczana brakiem kierowców do pracy oraz zmieniającymi się regulacjami prawnymi, jak np. zakazem odbioru regularnych tygodniowych odpoczynków w kabinie ciężarówki, czy przepisami odnośnie pracowników delegowanych. Unormowania te znacząco utrudniają funkcjonowanie transportu ze względu na wzrost obowiązków administracyjnych, trudności w zarządzaniu i zwiększenie kosztów działania. Powstały tzw. „rynek przewoźnika” jest dla usługodawców niewątpliwą szansą na wywarcie większego wpływu na wysokość stawek, ale także wyzwaniem. Obsługa rosnącej liczby ładunków wymaga bardzo dobrej organizacji pracy. Istotne jest, aby nie tylko skutecznie pozyskiwać nowe zlecenia, ale także maksymalnie wykorzystywać posiadaną flotę. Dużym polem do działania jest ograniczenie tzw. „pustych przebiegów”. Platforma transportowa TimoCom dzięki uruchomieniu nowych rozwiązań takich, jak multiwyszukiwanie stanowi znakomite narzędzie ułatwiające zoptymalizowanie wykorzystania zasobów przedsiębiorstwa i obsługę zwiększonej liczby frachtów.

KK

Klienci poszukujący na rynku SPOT pojazdów lub ładunków o różnych parametrach, mogą teraz równolegle wykorzystywać w tym celu do pięciu zakładek. Zachowują się one jak standardowe okna wyszukiwania na platformie – można umieszczać tam odrębne dane, zmieniać je i odświeżać oraz korzystać z filtrów



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

W stronę elektromobilności. Innogy i DKV Euro Service

W ubiegłym roku sprzedano w Europie kilkadziesiąt tysięcy aut napędzanych elektrycznie. Polska podąża za tym trendem, czego dowodem ustawa o elektromobilności, zapowiadająca powstanie do 2020 r. ponad 6000 punktów ładowania. Równoległe do tworzenia infrastruktury, trwają prace nad rozwiązaniami umożliwiającymi firmom wygodne rozliczanie kosztów tankowań prądem, w szczególności mowa tu o flotach aut osobowych i ciężarowych.

Przykładem takich działań jest podpisanie międzynarodowej umowy o współpracy pomiędzy Innogy a DKV Euro Service. Innogy, jeden z wiodących europejskich koncernów energetycznych, pracuje dziś nad rozwojem najnowocześniejszych technologii ładowania, podczas gdy DKV posiada wieloletnie doświadczenie w branży transportowo-

Dla flot komercyjnych w całej Europie

Nowa spółka joint-venture zaferuje kompleksową usługę dla flot komercyjnych w całej Europie. Jej działalność obejmie rozbudowę sieci punktów ładowania pojazdów energią elektryczną. Rozwiązanie to przyniesie korzyści zarówno klientom deta-

– W ciągu najbliższych kilku lat spodziewamy się znacznego wzrostu mobilności elektrycznej, szczególnie w segmencie klientów biznesowych – mówi Markus Dehn, wiceprezes ds. zarządzania produktem w Innogy. – Tworzone joint venture pozwala nam oferować kompleksowe rozwiązania rozliczeniowe, z przejrzystymi fakturami, dla flot pojazdów elektrycznych. DKV jest optymalnym partnerem biznesowym dla tego projektu. Dzięki wspólnej usłudze korzystanie z aut elektrycznych stanie się jeszcze mniej skomplikowane. To da klientowi wygodę i poczucie bezpieczeństwa – dodaje.

Polska stawia na elektromobilność

Nie ulega wątpliwości, że elektromobilność jest trendem nabierającym coraz większego znaczenia. Zarówno w Polsce, jak i w całej Europie, administracja publiczna i biznes intensyfikują prace nad wdrożeniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

W Polsce w 2017 r. sprzedaż samochodów elektrycznych, liczona razem z hybrydami typu plug-in, była stosunkowo niewielka, jednak ma się to wkrótce zmienić. Starania w tym kierunku podejmuje Ministerstwo Energii, wspierając rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych – w tym zarówno punktów ładowania pojazdów energią elektryczną, jaki i tankowania gazem ziemnym. 5.02.2018 r. prezydent Andrzej Duda podpisał ustawę o elektromobilności, zgodnie z którą do końca 2020 r. ma powstać w naszym kraju 6 tys. punktów ładowania energią elektryczną o normalnej mocy i 400 punktów ładowania energią elektryczną o dużej mocy oraz 70 punktów tankowania gazem ziemnym sprężonym (CNG), rozmieszczonych w 32 aglomeracjach i na obszarach gęsto zaludnionych. ◀



Kierowcy będą mogli doładować auta korzystając z karty DKV. Koszty wszelkich typów tankowań będą rozliczane w jednej fakturze

Tworzone joint venture pozwala oferować kompleksowe rozwiązania rozliczeniowe, z przejrzystymi fakturami, dla flot pojazdów elektrycznych. DKV jest optymalnym partnerem biznesowym dla tego projektu.

-logistycznej. Z kart DKV korzysta dziś 170 000 klientów w 42 krajach Europy, którzy rozliczają za ich pomocą tankowania, opłaty drogowe, a obecnie – także ładowanie pojazdów elektrycznych (usługa działa już na terenie Niemiec).

licznym, jak i korporacyjnym – a w szczególności operatorom flot pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Kierowcy będą mogli doładować auta korzystając z karty DKV. Koszty wszelkich typów tankowań będą rozliczane w jednej fakturze.



Dla zrównoważonego transportu miejskiego

Trzecia faza premiery pojazdów nowej generacji Scania w Europie. Są to rozwiązania służące przede wszystkim do pracy terenach zurbanizowanych

Niewiele dziedzin gospodarki wprowadza obecnie w życie tak dużo rozwiązań pro-ekologicznych, będących w zgodzie ze zrównoważonym rozwojem, co przemysł motoryzacyjny. Na rynku pojawiły się nowe rozwiązania dla miast, głównie przeznaczone do dystrybucji, transportu wewnątrz aglomeracji i pomiędzy nimi, a także do zbiórki odpadów i innych prac komunalnych oraz dla służb ratowniczych.

Itrudno się dziwić, jeśli mobilność ma kluczowe znaczenie w nowoczesnych ośrodkach miejskich, które pragną dobrze spełniać swoją funkcję i rozwijać się w sposób zrównoważony. Za tym trendem podąża Scania. Premiera pojazdów producenta nowej generacji w Europie wkracza w trzecią fazę.

Punktem wyjścia potrzeby klienta

– Dla nas, jako lidera zrównoważonego transportu, punktem wyjścia podczas przygotowywania rozwiązań transportowych są potrzeby klienta. Musi on mierzyć się z takimi wyzwaniami, jak: wzmożony ruch w miastach, bezpieczeństwo, troska o środowisko oraz szeroko pojęta opłacalność działania. Jednocześnie chce zapewnić atrakcyjne warunki pracy. Rozwijając gamę produktów i usług możemy zaproponować naszym klientom lepiej dopasowane, bardziej zrównoważone i korzystniejsze pod względem kosztów rozwiązania niż jakiegokolwiek inny producent – komentuje Alexander Vlaskamp, Senior Vice President Scania Trucks.

Rozwiązania transportowe dla miast obejmują każdy typ pracy: od dystrybucji towarów i zbiórki odpadów komunalnych,

po zaawansowane, zrównoważone systemy logistyczne mające na celu maksymalizację wydajności. Duże ośrodki miejskie o znacznym zagęszczeniu ludności stwarzają korzystne warunki dla transportu, ponieważ odbywa się on na krótkich dystansach. Wyzwaniem jest konieczność bezkolizyjnego dzielenia jezdni z innymi, licznymi uczestnikami ruchu.

W odpowiedzi na wyzwania

Do zrównoważonych rozwiązań transportowych, które mogą sprostać typowym wyzwaniom stawianym przez transport miejski należą: utrzymanie zyskowności, niski poziom hałasu, poszanowanie dla środowiska oraz praca w intensywnym ruchu. Wprowadzając pojazdy Scania nowej generacji oferta firmy dla miast istotnie powiększa się.

– W Scania podjęliśmy strategiczną decyzję o włączeniu do naszej oferty nowych usług oraz wszechstronnych produktów, w tym zarówno kabin, jak i silników. Przewoźnicy oraz zleceniodawcy usług transportowych zyskują dostęp do zupełnie nowego poziomu zindywidualizowanych, zrównoważonych rozwiązań tworzonych w porozumieniu z nami. Niezależnie od

Kierunki działania w firmie Scania

- ▶ Wprowadzenie zrównoważonych rozwiązań transportowych do miasta: dla dystrybucji, branży komunalnej oraz ratownictwa to kolejny etap premiery pojazdów Scania nowej generacji. Rozwiązania pozostają w zgodzie z filozofią „tu i teraz” Scania.
- ▶ Wydajne silniki zasilane gazem do różnych zastosowań.
- ▶ Nowa gama 7-litrowych silników opracowanych z myślą o wyższej wydajności i redukcji zużycia paliwa.
- ▶ Znacznie szersza gama kabin, z nową kabiną L, niskowejściową kabiną miejską oraz kabiną załogową, która zapewnia większe bezpieczeństwo.

zadań, jakie muszą wykonać w środowisku miejskim oraz wyzwania, jakie się z tym wiążą. Zrównoważony rozwój to kluczowa kwestia dla miast na całym świecie – dodaje Alexander Vlaskamp. ◀

Przegląd najważniejszych wytycznych związanych z rozporządzeniem 561/2006

Analizując przepisy branży transportowej często dochodzimy do wniosku, że dany zapis w akcie prawnym jest niejasny lub nieprecyzyjny. Nierzadko także problemy sprawia interpretacja danego przepisu. Dla przewoźnika oraz kierowcy istotne jest, jak do danego zagadnienia ustosunkuje się organ kontrolny. Z podobnym problemem borykają się zresztą sami inspektorzy państw członkowskich, którzy w wielu kwestiach mają odmienne podejście.



Piotr Dajema

Jednym z najważniejszych aktów prawnych obowiązujących osoby realizujące transport drogowy na terenie Unii Europejskiej jest Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 15 marca 2006 r. (Dz. Urz. UE L 2006 Nr 102). Rozporządzenie to reguluje kwestie związane z czasem pracy kierowcy, takie jak okres prowadzenia pojazdu oraz przerwy i odpoczynki kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób. Jednak także w przypadku tego rozporządzenia nie uniknięto wątpliwości związanych z poprawną interpretacją przepisów w nim zawartych. Jak sobie radzić i z czego korzystać, aby prawidłowo zrozumieć treść rozporządzenia 561/2006? W tym artykule wskażemy kilka najważniejszych dokumentów, z których przewoźnik może czerpać wiedzę na temat niniejszego aktu prawnego.

KE na pomoc w interpretacji przepisów

Zgodnie z informacją zawartą w art. 25 rozporządzenia 561/2006 WE:

1. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja:

a) bada sprawy, w których występują różnice w stosowaniu i egzekwowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku;

b) wyjaśnia przepisy niniejszego rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

W kwestiach spornych, Komisja Europejska podejmuje decyzję w sprawie zalecanego podejścia i opracowane stano-

ście organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa, tworzy różnego rodzaju zalecenia, wyjaśnienia, klaryfikacje i de-

Kwestie związane z czasem pracy kierowcy, takie jak okres prowadzenia pojazdu oraz przerwy i odpoczynki kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób reguluje Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006.

wisko jest przekazywane do Parlamentu Europejskiego, Rady oraz Państw Członkowskich. UE mając na celu ujednoczenie interpretacji przepisów oraz spójne podej-

czyje wykonawcze. Kierunkują one podejście do konkretnych niedoprecyzowanych zagadnień za pomocą ww. nieformalnych instrumentów.



Jednym ze zbiorów zaleceń są dokumenty opracowane przez Komisję Europejską, w których została przedstawiona interpretacja wybranych przepisów dla branży transportowej, oparta na najlepszych praktykach



Na mocy zapisów art. 54 ust. 1 i ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje zalecenia dla inspektorów, które mają za zadanie ujednolicenie postępowania podczas kontroli w terenie lub w przedsiębiorstwie

Art. 11 ust. 1 Rozporządzenia 2006/22/WE:

1. Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli.

Co ważne, wszelkie dokumenty „doprecyzowujące” nie posiadają charakteru prawnie wiążącego, są jedynie zaleceniami. Pomimo tego, sądy oraz liczne instytucje sugerują się nimi i odwołują do nich. Przykładem może być decyzja Ministerstwa Środowiska, Energii i Morza Republiki Francuskiej o zniesieniu sankcji za odbiór

przerw w czasie jazdy pojazdu w podwójnej obsadzie, w której nawiązano do wytycznej KE nr 2:

Zgodnie z informacją zawartą w art. 25 rozporządzenia 561/2006 WE: Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja... wyjaśnia przepisy niniejszego rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

Z korespondencji z Komisją Europejską wynika, że rozwiązanie zaprezentowane w wytycznych nr 2, które dotychczas dzielają Państwa Członkowskie Unii Europejskiej, jest nadal stosowane celem zapewnienia możliwie najbardziej jednolitego stosowania obowiązujących zasad.

Zbiory zaleceń Komisji Europejskiej

Jednym ze zbiorów zaleceń są dokumenty opracowane przez Komisję Europejską, w których została przedstawiona interpretacja wybranych przepisów dla branży transportowej oparta na najlepszych praktykach. Aktualnie jest dostępnych osiem wytycznych normujących kwestie dotyczące m. in. przerywania odpoczynku na terminalach, odbierania odpoczynków podczas przeprawy promowej oraz obowiązku posiadania przez kierowcę for-

mularzy zaświadczeń o działalności, czyli tzw. „urlopówek”. Przytoczone zalecenia są dostępne na stronie Komisji Europejskiej: <http://bit.ly/zaleceniaKE>

Równoległe do wytycznych, Komisja Europejska opublikowała klaryfikacje. Zawierają one odpowiedzi na szczegółowe pytania zadane przez podmioty z państw członkowskich. Przedstawiają stanowisko dotyczące np. zakresu stosowania rozporządzenia 561/2006/WE, wyłączeń ze wspomnianego rozporządzenia z tytułu DMC, czy rodzaju wykonywania przewozu.

Wyjaśnienie rozporządzenia przez TRACE

Kolejna interpretacja została opracowana przez organizację TRACE (Transport Regulators Align Control Enforcement), działającą pod auspicjami KE. Podjęła się ona wyjaśnienia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, ustanawiających przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób. Prace TRACE oparte były o konsultacje z organami branżowymi, takimi jak IRU (Międzynarodowy Związek Transportu Drogowego), UETR (Union



W pewnych kwestiach pomocne będą także orzecznictwa sądów oraz trybunałów. Rozporządzenie 561/2006/WE nie uwzględnia bowiem wszystkich możliwych przypadków, z jakimi kierowca może się spotkać na drodze

Européenne des Transporteurs Routiers), oraz agencjami wykonawczymi reprezentowanymi w ramach ECR (Euro Control Route) i CORTE (Konfederacji Organizacji ds. Egzekwowania Przepisów w Transporcie Drogowym). Swoje uwagi mogły też zgłaszać organy egzekwowania prawa ze wszystkich 27 państw członkowskich.

W wyniku działania organizacji powstał zbiór wyjaśnień oraz wskazówek dotyczących stosowania postanowień rozporządzenia. Ma on za zadanie służyć jako podstawa do ciągłego szkolenia funkcjonariuszy kontrolujących w krajach UE. Wszystkie zalecenia wywodzą się z bezspornych interpretacji przepisów oraz z wcześniej opracowanych wytycznych, objaśnień i orzeczeń sądowych w sytuacjach budzących wątpliwości interpretacyjne. W opracowaniu została szczegółowo przedstawiona baza, na podstawie której zachęca się państwa członkowskie do stworzenia materiałów szkoleniowych dla organów kontrolnych. Można je pobrać pod tym linkiem: <http://bit.ly/zaleceniaTRACE>

Zalecenia GITD

Na mocy zapisów art. 54 ust. 1 i ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje zalecenia dla inspektorów, które mają za zadanie ujednoczenie postępowania podczas kontroli w terenie lub w przedsiębiorstwie. Aktualny zbiór wytycznych jest

dostępny na stronie <https://inelo.pl/pliki/przepisy-prawne/> (WYTYCZNE). Zalecenia odnoszą się przede wszystkim do analizy naruszeń przerw i odpoczynków oraz dokumentowania czynności kierowcy, które nie zostały zapisane automatycznie poprzez urządzenie rejestrujące zamontowane w pojeździe.

odpoczynku dziennego (pod warunkiem, że ten odpoczynek jest nie krótszy niż 7 godzin). Dokument również jest dostępny na stronie INELO, pod wymienionym wcześniej linkiem.

Należy dodać, że w pewnych kwestiach pomocne będą także orzecznictwa sądów oraz trybunałów. Rozporządzenie

Art. 11 ust. 1 Rozporządzenia 2006/22/WE: Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli.

Decyzja wykonawcza KE nr 3759

Kolejne kierunki interpretacyjne zostały określone w decyzjach wykonawczych Komisji Europejskiej. Kluczową jest wydana w dniu 7.06.2011 r. decyzja nr 3759. Do tej pory organy kontrolne w UE stosowały różne zasady obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu w sytuacji, gdy kierowcy nie wykorzystali w całości okresów odpoczynku, wymaganych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Powyższa decyzja ma za zadanie ujednoczenie podejścia organów kontrolnych do określenia skali naruszenia w przypadku, gdy kierowca nie odbierze prawidłowego

561/2006/WE nie uwzględnia bowiem wszystkich możliwych przypadków, z jakimi kierowca może się spotkać na drodze.

W razie wątpliwości związanych ze zrozumieniem przepisów zawsze warto sięgnąć po dodatkowe wyjaśnienia i wskazówki, które pozwolą nam lepiej zrozumieć, jakie było zamierzenie organu wydającego dany akt prawny. Znajomość zaleceń przytoczonych w powyższym artykule z pewnością pomoże przewoźnikowi i kierowcy lepiej przygotować się do kontroli oraz zmniejszyć ewentualne kary nakładane przez inspekcje. ◀

Piotr Dajema,
Ekspert INELO
ds. wdrożeń i szkoleń

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

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes

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

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis

Mocowanie i zabezpieczanie towarów. Rozporządzenie – tak, regulacje – nie

Mocowanie i zabezpieczanie przesyłek na środkach transportu od wielu lat jest kością niezgody pomiędzy nadawcami i przewoźnikami. Brak szczegółowych uregulowań doprowadził do utrwalenia poglądu, że to przewoźnicy ponoszą wszelkie konsekwencje zaniedbań w tym zakresie. Nieważne, czy szkoda była skutkiem nieprawidłowego opakowania przesyłki, czy nieprawidłowego zamocowania lub zabezpieczenia, zawsze szkodą jest obciążony przewoźnik.

Kto odpowiada za opakowanie i przygotowanie przesyłki do przewozu? Kto tak naprawdę jest odpowiedzialny za zamocowanie i zabezpieczenie przesyłki na środku transportu? Czy nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury rozwiązało dotychczasowe problemy?

Opakowanie i przygotowanie przesyłki do przewozu

Co do zasady, należyte opakowanie i odpowiednie przygotowanie przesyłek do przewozu należą do obowiązków wysyłającego. Przyjmuje się, że przesyłka powinna być opakowana i przygotowana w taki

dzać do jego przesuwania, przechylania lub przewracania. Zastosowane opakowanie oraz sposób ułożenia towarów na paletach powinny więc uwzględniać zachowanie się przesyłki w czasie wykonywania tego rodzaju przewozów. Dla bezpieczeństwa ładunku duże znaczenie ma również

- ▶ nie naruszał stateczności pojazdu, nie utrudniał kierowania pojazdem,
- ▶ nie ograniczał widoczności drogi lub nie zasłaniał świateł, urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych tablic albo znaków, w które pojazd jest wyposażony.

Ustawa Prawo o ruchu drogowym nie została wprowadzona po to, aby chronić przewożone ładunki, zatem przepisy ustawy praktycznie nie regulują kwestii związanych z mocowaniem i zabezpieczaniem przewożonych przesyłek.

umieszczenie środka ciężkości. Im położony jest wyżej, tym większe jest prawdopodobieństwo przechylenia się lub przewrócenia. Przesyłka wadliwie opakowana i niewłaściwie przygotowana do przewozu drogowego jest narażona na uszkodzenie, którego przyczyny trudno doszukiwać się po stronie wykonawcy przewozu. W takich przypadkach trudno jest mówić również o jakiegokolwiek odpowiedzialności przewoźnika, gdyż przepisy prawa przewozowego dają dość twarde podstawy do uwolnienia się od niej.

Mocowanie i zabezpieczanie przesyłek a obowiązujące prawo

Do tego roku, kwestii tych nie regulowały żadne przepisy. Ustawa o transporcie drogowym wspomina zaledwie o przestrzeganiu przez przewoźników obowiązków lub warunków przewozu drogowego określonych m. in. w ustawie Prawo o ruchu drogowym z 27 czerwca 1997 roku (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.). Ta zaś w art. 61 ust. 2 wskazuje jedynie, że ładunek na pojeździe umieszcza się w taki sposób, aby:

- ▶ nie powodował przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę,

Jedyne odwołanie do mocowania znajduje się w ustępach 3 i 4 tegoż artykułu, które nakazują, aby umieszczony na pojeździe ładunek był zabezpieczony przed zmianą położenia, a urządzenia służące do mocowania ładunku były zabezpieczone przed rozluźnieniem się, swobodnym zwiśnięciem lub spadnięciem podczas jazdy. Podstawowym celem ustawy Prawo o ruchu drogowym jest jednak bezpieczeństwo użytkowników dróg i organy kontrolujące



Transport drogowy wymaga od wysyłających szczególnej ostrożności przy przygotowaniu przesyłek. Podczas ruchu pojazdu na ładunek działają bowiem duże siły bezwładności, które mogą doprowadzać do jego przesuwania, przechylania lub przewracania

sposób, aby przy normalnych warunkach przewozu nienaruszona dotarła do odbiorcy. To, jak przesyłka powinna być opakowana w dużej mierze zależy od rodzaju transportu. Transport drogowy wymaga od wysyłających szczególnej ostrożności przy przygotowaniu przesyłek. Podczas ruchu pojazdu na ładunek działają bowiem duże siły bezwładności, które mogą doprowa-



Dotychczasowe opracowania dotyczące mocowania ładunków mogą być użyteczne dla służb kontrolnych oraz wymiaru sprawiedliwości, wytyczne te nie stanowią norm prawnych, w związku z czym ich nieprzestrzeganie nie może być sankcjonowane żadnymi przepisami prawa



Jerzy Różyk

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

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

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

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

nakładają na kierowców mandaty tylko wtedy, gdy stwierdzone naruszenie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ustawa ta nie została wprowadzona po to, aby chronić przewożone ładunki, zatem przepisy ustawy praktycznie nie regulują kwestii związanych z mocowaniem i zabezpieczaniem przewożonych przesyłek.

Dobra praktyka w zakresie mocowania i zabezpieczania przesyłek

Od wielu lat drogowy rynek transportowy jest bombardowany różnego rodzaju wytycznymi, które wskazują na potrzebę należytego mocowania i zabezpieczania przewożonych przesyłek nie tylko ze względu na bezpieczeństwo osób biorących udział w operacjach przewozowych i użytkownikach dróg, ale również ze względu na bezpieczeństwo samego ładunku i pojazdu. Jednym z pierwszych opracowań w tym zakresie były „Wytyczne odnośnie dobrej praktyki europejskiej” w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym. Wytyczne zostały opracowane w 2008 r. przez Dyрекcję Generalną ds. Energii i Transportu Komisji Europejskiej. Informacji o najnowszych wydaniach należy szukać na stronie internetowej Komisji Europejskiej. Kolejnym przewodnikiem określającym metody mocowania i zabezpieczania przesyłek jest „IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)” z 2014 roku, który aktualizuje wytyczne IMO/MOP/EKG z 1997 r. dotyczące przygotowywania jednostek ładunkowych. Kolejnym opracowaniem, które dotyczy już *stricte* przewozów drogowych, są „International Guidelines on Safe Load Securing for Road Transport” (Międzynarodowe wytyczne odnośnie bezpiecznego mocowania ładunków w transporcie drogowym). Wytyczne zostały opracowane w 2014 r. przez

International Road Transport Union (IRU) we współpracy z ekspertami z międzynarodowych firm zajmujących się logistyką transportową i bezpieczeństwem pracy. Jak wskazują autorzy opracowania, celem



Dla bezpieczeństwa ładunku duże znaczenie ma umiejscowienie środka ciężkości. Im położony jest wyżej, tym większe jest prawdopodobieństwo przechylenia się lub przewrócenia

27 lutego 2018 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku (Dz.U. z 13 lutego 2018 r. poz. 361). Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury, rozporządzenie „uzupełnia stan prawny dotyczący przewozu ładunku”.

wytycznych jest dostarczenie podstawowych i praktycznych informacji i instrukcji dla wszystkich osób zaangażowanych w załadunek/rozładunek i zabezpieczanie ładunków w pojazdach, włączając w to nadawców, przewoźników i spedytatorów.

Wersję polską można pobrać ze strony IRU: <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/pl-safe-load-securing-8th.pdf>.

Pomimo, że autorzy opracowań wskazali, że mogą być one użyteczne dla służb kontrolnych oraz wymiaru sprawiedliwości, wytyczne te nie stanowią norm prawnych, w związku z czym ich nie przestrzeganie nie może być sankcjonowane żadnymi przepisami prawa.

Mocowanie i zabezpieczania ładunków – „długo oczekiwane” rozporządzenie

Media transportowe od pewnego czasu pisały o nowych przepisach, które wreszcie unormują kwestie dotyczące mocowania i zabezpieczania ładunków na środkach transportu drogowego. I stało się. Dnia 27 lutego 2018 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia

25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku (Dz.U. z 13 lutego 2018 r. poz. 361). Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury, rozporządzenie „uzupełnia stan prawny dotyczący przewozu ładunku”. W komunikacie czytamy również,

że „dotychczasowe przepisy nie określały w sposób szczegółowy wymagań w zakresie mocowania ładunku na pojeździe”, a „nowe przepisy określają sposób przewożenia ładunku, a także metody mocowania

rozporządzenie jest już faktem i można ocenić, co takiego ciekawego wprowadziło, o czym rynek transportowy nie wiedział i co takiego uregulowało, co by nie było do tej pory uregulowane.

Kto i za co odpowiada, czyli rozporządzenie „kopiuj-wklej”

W odróżnieniu do Ministra Infrastruktury, który ciężką ręką podpisał rozporządzenie, jego ludzie specjalnie się nie wysilili. Wprowadzony wykonawczy akt prawny ma zaledwie półtorej strony i gdyby wy-

adresowane są do ... i tutaj nie za bardzo wiem, do kogo. Cały załącznik stanowią bowiem „Warunki stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku” – wszystko pisane dużymi wyraźnymi literami. Oprócz literówki (zamiast użytego „ładunku” powinno być „ładunków”) i tego, że zawiera kopię wytycznych zawartych w opracowaniach IRU i CTU Code, tylko w mniej estetycznym wydaniu, za plus można uznać, że adresatem i jednocześnie podmiotem rozporządzenia jest ... ładunek. Mamy więc akt prawny, który



Gdy przesyłka jest wadliwie opakowana i niewłaściwie przygotowana do przewożenia trudno jest mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności przewoźnika, gdyż przepisy prawa przewożowego dają dość twarde podstawy do uwolnienia się od niej

ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku”. Można zadać pytanie, które polskie przepisy – za wyjątkiem ustawy Prawo o ruchu drogowym – cokolwiek w tym zakresie określały. Wprowadzone rozporządzenie wyraźnie wskazuje, że jest odpowiedzią na art. 61 ust. 17 ustawy Prawo o ruchu drogowym, która dopuszcza, że minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia może określić sposób przewożenia ładunku, mając na względzie sposób jego rozmieszczenia i wpływ mocowania tego ładunku na pojeździe oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochronę środowiska. Zważywszy, że ustawa Prawo o ruchu drogowym weszła w życie 1 stycznia 1998 r. i przez ostatnie lata miała wiele nowelizacji, za ciekawe uznać należy, że dopiero w 2018 r. powstał do niej akt wykonawczy. Głównym determinantem wprowadzenia rozporządzenia była konieczność wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii. Unijna dyrektywa – podobnie jak nasza ustawa Prawo o ruchu drogowym – na plan pierwszy wysuwa zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i obniżenie całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Dyrektywa nie określa jednak ani zasad, ani też metod mocowania i zabezpieczania ładunków. Nowe

ciąć wolne miejsca i odstępy całość zmieściłaby się na kartce formatu A5. Ale po co się było wysilać, skoro do rozporządzenia dołączono obszerny załącznik, który sam w sobie stanowi to, o co chodziło ministrowi. Załącznik załącznikiem, ale gdy zerkniemy w treść, aż kapie z niego przepisami wykonawczymi. Same nakazy, obowiązki i obwarowania, a co ciekawe, wszystkie



Wobec „precyzyjnych” przepisów, kontrolujący zapewne będą oceniać naruszenia według własnego uznania i w przypadku owego „własnego uznania”, że „ładunek” jest zamocowany niezgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu, również według własnego uznania będą nakładać kary na kierowców

Unijna dyrektywa (podobnie jak ustawa Prawo o ruchu drogowym) na plan pierwszy wysuwa zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i obniżenie całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Nie określa jednak zasad i metod mocowania i zabezpieczania ładunków.

traktuje ładunek, jako głównego bohatera i zarazem podmiot normy, a wszystko, co z niego wynika, służy jego ochronie. Ale, czy tego oczekujemy od aktu wykonawczego? Rozporządzenie w swojej nazwie wyraźnie mówi o sposobach przewożenia ładunku, tymczasem załączone do rozporządzenia warunki wskazują jedynie, że ładunek powinien być zamocowany i zabezpieczony i jakie są metody mocowania (to do wyboru), przy czym z braku adresata normy wybór metody należy chyba do przewożonego „ładunku”. Można zatem wywieść, że rozporządzenie nakłada na ładunek obowiązek bycia zaryglowanym, zablokowanym lub zamocowanym w taki sposób, aby nic złego temu „ładunkowi” (parafraza do załącznika) się nie stało w czasie gólgoty transportowej. I co ważne, to ładunek musi zadbać, aby znajdował się możliwie najniżej i najbliżej osi wzdłużnej pojazdu (§ 3 ust. 2 rozporządzenia) i był zabezpieczony w sposób pozwalający zrównoważyć siły wynikające z przyspieszenia albo hamowania: 80% jego ciężaru w kierunku jazdy, 50% jego ciężaru w kierunku bocznym oraz 50% jego ciężaru w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy (§ 4 rozporządzenia). Ani rozporządzenie, ani załącznik w ogóle nie precyzują, kto powinien dokonać zamocowania/zabezpieczenia ładunku oraz według jakiej metody z całej listy określonej w akcie, aby przewożonemu „ładunkowi” nic się nie stało. Dodatkowo, nie reguluje tego również dyrektywa Parlamentu Europejskiego

go. Skoro rozporządzenie miało na celu jedynie wdrożenie tej dyrektywy, nie ma się co dziwić, że nie określa nic więcej, co by przewidywała sama dyrektywa. Należy jednak uznać, że w odróżnieniu od Komisji Europejskiej nasz ustawodawca niżej pochylił się nad problemem i w załączniku nr 1 zawarł dość szczegółowe wytyczne odnośnie metod mocowania ładunków. Pomimo tego nie zmienia to mojej oceny, że rozporządzenie nie zawiera tych cech, których można wymagać od aktu normatywnego.

Czy kary według własnego uznania kontrolujących?

Z powodów jak powyżej można mieć obawy co do losów przewoźników. W rozporządzeniu nie zostały bowiem określone żadne konkretne obowiązki nadawcy (tudzież jego załadowcy), przewoźnika (tudzież jego kierowcy) lub innych osób biorących udział w procesie przewozu. Wprowadzone w życie rozporządzenie nie



Co do zasady, należyte opakowanie i odpowiednie przygotowanie przesyłek do przewozu należą do obowiązków wysyłającego. Przyjmuje się, że przesyłka powinna być opakowana i przygotowana w taki sposób, aby przy normalnych warunkach przewozu nienaruszona dotarła do odbiorcy

nych przesyłek. W tym zakresie rozporządzenie nic zatem nie zmienia.

Brak adresata normy to nie jedyny mankament wprowadzonego rozporządzenia. O ile norma, o tyle o ile wyznacza dyspozycję, to w ogóle nie przewiduje sankcji, co z całą pewnością nie ułatwi sprawy organom kontrolującym jej przestrzeganie. Nie wyobrażam sobie bowiem sytuacji, w której kontrolujący (funkcjonariusz policji lub inspektor innych służb kontroli) będą w stanie ocenić, czy ładunek spełnił normy określone w rozporządzeniu. O ile będą w stanie zmierzyć odległości określone w ust. 1.3 załącznika, to muszą też wiedzieć, że jest to istotne wyłącznie przy ryglowaniu ładunku. Jeżeli zatem „towaru” będzie zabezpieczony metodą blokowania, wskazane w ust. 1.3 załącznika odległości nie będą miały zastosowania dla tej metody. Konia z rzędem takim kontrolującym, którzy będą potrafili ocenić, że „towaru” jest zabezpieczony w stopniu pozwalającym zrównoważyć siły w kierunku jazdy wyższe niż 80% jego ciężaru. Dwa konie z rzędami, jeżeli będą wiedzieli, czy minister infrastruktury za „ładunku” uznaje jedną jednostkę ładunkową (paletę), czy cały przewożony towar – w odróżnieniu od rozporządzenia dyrektywa Parlamentu

Europejskiego dość precyzyjnie definiuje ładunek. Całe stado koni z rzędami, jeżeli będą mogli cokolwiek ocenić nie znając się na ładunkoznawstwie i nie będąc co najmniej doktorami fizyki. Wobec tak „precyzyjnych” przepisów, kontrolujący zapewne będą oceniać naruszenia według własnego uznania i w przypadku owego „własnego uznania”, że „ładunku” jest zamocowany niezgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu, również według własnego uznania będą nakładać kary na kierowców. Być może takie właśnie przesłanie towarzyszyło autorom tego rozporządzenia i dlatego kwestie mocowania i zabezpieczania ładunków opisano w formie wytycznych, a nie konkretnych obowiązków prawnych. ◀

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

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info



Rozporządzenie w swojej nazwie wyraźnie mówi o sposobach przewożenia ładunku, tymczasem załączone warunki wskazują jedynie, że ładunek powinien być zamocowany i zabezpieczony i jakie są metody mocowania, przy czym z braku adresata normy, wybór metody należy chyba do przewoźnego „ładunku”

specjalnie więc wspomże przewoźników w obronie przed niezasadnymi roszczeniami o odszkodowanie za szkody powstałe wskutek niewłaściwego opakowania, zamocowania lub zabezpieczenia przewożo-

Można mieć obawy co do losów przewoźników. W rozporządzeniu nie zostały bowiem określone żadne konkretne obowiązki nadawcy (tudzież jego załadowcy), przewoźnika (tudzież jego kierowcy) lub innych osób biorących udział w procesie przewozu.

CDS Biuro doradztwa transportowego

ODSZKODOWANIA

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

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

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pomocowej w związku z wysyłaniem towarów transportem i spedycją

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
40-203 Warszawa, ul. Różnowa 11/68, 53
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 490 70 50
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck& Van
ul. Malczewskiego 17a,
05-820 Piastów
- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata (11 wydań):
TSL Biznes w cenie 99 zł z VAT
Truck & Van..... w cenie 49 zł z VAT
oba tytuływ cenie 129 zł z VAT

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2018
Truck&Van od numeru /2018
oba tytuły od numeru /2018

Coroczne, automatyczne
przedłużanie prenumeraty

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.



TRANSEXPO

XIV Międzynarodowe Targi
Transportu Zbiorowego

23-25.10.2018



Najważniejsze wydarzenie dla transportu zbiorowego



Powierzchnia wystawowa



Profesjonalnych
związających



Wystawców



Redakcji

W biznesie liczy się reputacja. Nowy Ford Transit Custom.



Gdy najważniejsze jest pierwsze wrażenie, warto pokazać się z najlepszej strony. Odkryj nowego Forda Transit Custom ze światłami LED do jazdy dziennej, największą w klasie przestrzenią ładunkową i systemem obsługi głosowej SYNC. Zadbaj o reputację swojego biznesu na ford.pl



Go Further

Zużycie paliwa oraz emisja CO₂ w cyklu mieszanym dla nowego Forda Transit Custom Van 2,0 EcoBlue, 105 KM, M6; od 6,1 l/100 km, 157 g/km (zgodnie z rozporządzeniem WE 715/2007 z późniejszymi zmianami w WE 692/2008 i WE 2017/1151), procedura testowa NEDC. Na zdjęciu samochód z wyposażeniem opcjonalnym. Ford OneCall: 22 522 27 27 – opłata za połączenie według taryfy operatora.