



LIPIEC-SIERPIEŃ – 7-8/2018 (93)

TSLbiznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

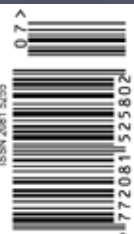
Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Hendrik Venter,
prezes DHL Supply Chain
na Europę Środkowo-Wschodnią

Tematy numeru:

Logistyka branży chemicznej
Przekraczanie oczekiwań klientów
kluczowym elementem sukcesu
Wysokie loty frachtu



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



4Trans



JESZCZE WIĘCEJ KORZYŚCI
DLA FIRM TRANSPORTOWYCH



**Usługa OCRK Wsparcie dla użytkowników systemu 4Trans
z modułami TachoScan i Rozliczenia**

- Zajmiemy się płacą minimalną
- Poinformujemy o zmianach w prawie
- Przygotujemy odwołania
- Zapewnimy reprezentację podczas kontroli
- Sprawdzimy poprawność rozliczeń



Zadzwoń i dowiedz się więcej 801 006 300



WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK



KONTAKT:

Tel. 801 006 300

E-mail: dok@viaon.pl

www.viaon.pl

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA JESIEŃ 2018

■ 2 października – KRAKÓW

■ 17 października – WROCŁAW

■ 7 listopada – WARSZAWA podczas 

■ 15 listopada – POZNAŃ



KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

Specjaliści i eksperci branżowe wskazują rozwiązania bieżących oraz potencjalnych problemów branży transportowej.

Nie wdajemy się w jałowe narzekanie i zbędne politykowanie, lecz udzielamy konkretnych wskazówek i porad.

STREFA EKSPERCKA I BIZNESOWA:

Uzupełnieniem części merytorycznej jest obszerna strefa ekspercka i biznesowa, w której do dyspozycji uczestników pozostają eksperci prawni oraz dostawcy produktów i usług, prezentujący rozwiązania wspierające bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

STREFA ZAŁADOWCÓW:

Spotkasz tu przedstawicieli firm produkcyjnych, dystrybucyjnych i spedycyjnych oraz operatorów logistycznych, którzy poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chcą przekazać przewoźnikom informacje o swojej działalności i ofercie. Zapewniamy różne formy obecności (stanowisko promocyjne, krótka prelekcja, dystrybucja materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy także wszystkie firmy, które poszukują przewoźników do stałej współpracy.

Dodatkowe informacje:

KMG Media Sp. z o.o.
Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
spotkania@tsl-biznes.pl
tel. 22 213 88 28



Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Organizatorzy:



Współpraca merytoryczna:



Zarejestruj się bezpłatnie na www.spotkania.tsl-biznes.pl



Mimo wakacji w prawie dotyczącym branży transportowej szykuje się wiele zmian. Przede wszystkim została uchwalona nowelizacja Ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, które wchodzi w życie podczas wakacji. Dotyczą one wielu obszarów, jak np. podwyżka w taryfikacji kar. Jak się do tego przygotować radzi Mariusz Hendzel z Kancelarii Transportowej ITD.-PIP („Najnowsze zmiany w prawie”).

O konsekwencjach wprowadzenia nowych przepisów dotyczących poruszania się pojazdami nienormatywnymi po drogach publicznych, w artykule „Nadchodzące zmiany w gabarytach”, lei pisze Łukasz Chwalczuk. Zaznacza on, że polski ustawodawca wypełniając zobowiązania unijne dodał regulacje związane z nakładaniem kar wynikające z rozporządzenia 2016/403. Projekt rządowy uzupełnia kilka luk w prawie, które wyszły na jaw w trakcie ich stosowania, jednak poprawiono tylko luki, które powodowały wątpliwości przy nakładaniu kar.

Zmiany w przepisach nie dotyczą tylko przewoźników drogowych, ale i kolejowych. 14 czerwca zaczęła obowiązywać nowelizacja ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, tzw. SENT. Celem tych regulacji jest skuteczniejsze monitorowanie transportu „towarów wrażliwych”. Nowe przepisy dotyczące nakładania kar pieniężnych związanych z przewozem towarów w ramach krajowej sieci kolejowej obowiązują od 1 sierpnia. Szczegóły w artykule „SENT: nowe regulacje przewozu towarów”.

Ale to nie wszystko. Od 1 stycznia 2019 r. zaczął obowiązywać nowe regulacje Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej dotyczące leasingu – MSSF 16. Skutkiem tego leasing operacyjny nie będzie już ujmowany przez leasingobiorców stosujących standardy MSR/MSSF pozabilansowo. O tym Michał Drzastwa pisze w artykule „Zmiany w leasingu od 2019 – MSSF 16”.

I jak tu życzyć udanego wypoczynku?

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

> Wydarzenia

Konferencja Hafenhinterland 2018.
Multimodalna platforma logistyczna
Saksonia-Anhalt, Niemcy
6-7 września 2018 r..... 5
25 lecie działalności Polskiej
Izby Spedycji i Logistyki..... 6

> Logistyka

Przekraczanie oczekiwań klientów
kluczowym elementem sukcesu.
Rozmowa z Hendrikiem Venterem,
prezesem DHL Supply Chain
na Europę Środkowo-Wschodnią 8
Branża wymagająca specyficznego
przygotowania.....12
Dachser od lat związany
z branżą chemiczną15
DB Schenker wprowadza na europejski
rynek Premium 10. Usługa
ze zdefiniowanym i gwarantowanym
czasem dostawy 17
Agility Logistics – od 10 lat
na polskim rynku.....18
WIN z Asstra19

> Kierunek Ameryka

Ameryka Łacińska łakomym kąskiem...20
Pierwsze w regionie21
Pomiędzy Polską i USA.....22
Wspólny plan Airbasa i DB Schenker ...23

> Finansowanie i ubezpieczenia

Jeszcze lepiej niż przed rokiem24
Uwolnij gotówkę z wystawionych
faktur.....28

W branży transportowej
wydłużeniu ulega obieg
należności – a więc i ryzyko30
Zmiany w leasingu od 2019
– MSSF 16.....33

> Transport drogowy

Jak uniknąć problemów
z viaToll-em?34
Siedem lat systemu viaTOLL
– i co dalej?37
Zwrot podatku VAT i akcyzy z kartą
paliwową E10038
I Forum Transportowe w Legnicy.....39

> Transport lotniczy

Wysokie loty frachtu.....40
Trendy na rynku cargo lotniczego
w czasach wzrostu gospodarczego45

> Transport kolejowy

Kolej wagi ciężkiej46

> Prawo

Nadchodzące zmiany
w gabarytach50
Transportowy bumerang, czyli
o palecie, której nikt nie chciał54
Najnowsze zmiany w prawie – poznaj
konkretne rozwiązania! Cz. 1. 58
SENT: nowe regulacje przewozu
towarów61

> Auto w firmie

Trzecia generacja Sprintera.....62



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 DTP
Studio 2000 www.studio2000.pl
Nakład: 11 000 egzemplarzy

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



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

Konferencja **Hafen hinterland 2018**

Multimodalna platforma logistyczna Saksonia-Anhalt, Niemcy 6-7 września 2018 r.

Minister transportu niemieckiego kraju związkowego Saksonii-Anhalt, Thomas Webel, wspólnie z krajową platformą Logistik.Initiative, zaprasza na trzecią konferencję Hafen hinterland, która odbędzie się w dniach 6 i 7 września w Dessau-Roßlau.

Na forum specjalistycznym, którego temat przewodni w tym roku brzmi „Multimodalna platforma logistyczna Saksonia Anhalt”, eksperci związani z branżą logistyczną będą dyskutować o przyszłościowych rozwiązaniach dedykowanych przewozom wykonywanym na zapleczu portów w środkowych Niemczech. Wybitni prelegenci, eksperci, przedsiębiorcy i wizjonerzy wymienią swoje po-

Wschód”, jest stała organizacja przewozów multimodalnych realizowanych na zapleczu portów. Obecnie kluczowym wyzwaniem jest połączenie różnych form transportu i ich efektywne wykorzystanie zgodnie z ich zaletami i potencjałami.

Aby sprostać zmienionym mobilnym potrzebom przewozów pasażerskich oraz wymogom transportowym nowoczesnej gospodarki, w Saksonii-Anhalt zbud-

dość kraju do portów. Równie duże znaczenie mają porty i terminale tak zwanego transportu kombinowanego, będące logistycznymi interfejsami różnych form transportu. W dorzeczu korytarza Łaby powstało zatem doskonałe zaplecze dla niemieckich portów morskich, które należy przygotować teraz w związku z wyzwaniami, z którymi będziemy mieli do czynienia w przyszłości. <

Eksperci związani z branżą logistyczną będą dyskutować o przyszłościowych rozwiązaniach dedykowanych przewozom wykonywanym na zapleczu portów w środkowych Niemczech.

głądy na temat cyfryzacji i dekarbonizacji transportu towarów, potencjałów i wyzwań nowego Jedwabnego Szlaku.

Zadaniem kraju związkowego Saksonii-Anhalt, pełniącego rolę środkowoniemieckiej platformy logistycznej i „Bramy na

wano liczne szlaki komunikacyjne o doskonałej przepustowości, Przewidywalne przedłużenie autostrady A14 od Magdeburga do Schwerinu i kolejowego korytarza do transportu towarowego na Wschodzie przyczynią się do znacznej poprawy

Miejsce wydarzenia
Stiftung BAUHAUS Dessau,
Dessau-Roßlau/NIEMCY

Zgłoszenie i wszystkie informacje dotyczące programu znajdują się na stronie:

www.logistics-saxony-anhalt.com/hinterlandconference
Rejestracja online.
Zapraszamy do udziału w konferencji.

DESSAU-ROSSLAU 6 – 7 SEPTEMBER 2018



HAFENHINTERLAND CONFERENCE

www.logistics-saxony-anhalt.com/hinterlandconference

**MULTIMODAL LOGISTICS HUB
SAXONY-ANHALT, GERMANY**

**Solutions for the future Port Hinterland Traffic
in Central Germany**



**REGISTER
NOW BY
27 AUG 2018**



SACHSEN-ANHALT
Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr



LOGISTIK.INITATIVE
SACHSEN-ANHALT

25 lecie działalności Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

Ćwierć wieku działalności na rynku TSL, i to z sukcesem, to na pewno powód do uczczenia tak ważnego jubileuszu. Tak też było w wypadku 25-lecia Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która z tej to okazji, w salach gdyńskiego hotelu Courtyard by Marriott Waterfront, zorganizowała uroczystą kolację zakończoną koncertem Grupy MoCarta.

Podczas uroczystości, która miała miejsce 22 czerwca, Krajowa Izba Gospodarcza, Honorową Złotą Odznaką KIG, za działalność na rzecz rozwoju Samorządu Gospodarczego, odznaczyła dwie osoby: przewodniczącego Rady PISiL Marka Tarczyńskiego oraz wiceprzewodniczącego Rady Jerzego Wójtowicza. Medalem 25-lecia KIG uhonorowano Elżbietę Soszyńską, dyrektorkę Biura PISiL.

Zaczął się od Kongresu Spedytorów,...

Galę poprzedził XIX Kongres Spedytorów, który poświęcony był problemom zarządzania przedsiębiorstwem TSL w epoce gospodarki hybrydowej, rewolucji przemysłowej 4.0 i jej wpływowi na gospodarkę i branżę logistyczną oraz przeszłości, teraźniejszości i przyszłości branży TSL w Polsce. Udział w nim wzięło ponad 180 osób z całej Polski. Spotkaniu patronował Minister Infrastruktury, Minister Gospodarki



Krajowa Izba Gospodarcza, Honorową Złotą Odznaką KIG za działalność na rzecz rozwoju Samorządu Gospodarczego, odznaczyła przewodniczącego Rady PISiL Marka Tarczyńskiego



Firmy, które uzyskały tytuł „Spedytora Roku 2017” oraz wyróżnienia otrzymały okolicznościowe dyplomy

Morskiej i Żegluga Śródlądowej oraz Krajowa Izba Gospodarcza.

Uczestników Kongresu powitał m.in. założyciel i pierwszy przewodniczący Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych Jarosław Bokina, który przypomniał ideę, która towarzyszyła początkom działania Związku. Przed nim jednak wystąpił przewodniczący Rady PISiL, Marek Tarczyński, który podkreślił że: – *Spedytorzy, logistycy i agenci celni zakładając Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych i przekształcając go później w Polską Izbę Spedycji i Logistyki czuli potrzebę wspólnego zabierania głosu w relacjach z administracją państwową, samorządową oraz kontrahentami. Pomi-*

mo różnic udawało się znajdować wspólny mianownik, artykułując nasze potrzeby i konstruktywnie poszukując porozumienia. Przez te lata udało nam się dostosowywać do dynamicznie zmieniającego się rynku ale także kształtować go. Spedytorzy i logistycy mówią od lat jednym głosem w kraju i za granicą.

Na odbywającym się tego samego dnia Walnym Zgromadzeniu PISiL na czteroletnią kadencję wybrało Przewodniczącego Rady oraz 8 jej członków a także Komisję Rewizyjną. Przewodniczącym został ponownie Marek Tarczyński a wiceprzewodniczącymi Jarosław Domin i Grzegorz Woelke. Wybrano także Komisję Rewizyjną PISiL na lata: 2018-2022.

Polska Izba Spedycji i Logistyki

- ▶ Jest kontynuatką Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych.
- ▶ Zrzesza 145 członków – dużych, małych i średnich, polskich przedsiębiorstw branży spedycyjnej i logistycznej.
- ▶ Reprezentuje firmy mające 70% udział w polskim rynku TSL, które są liderem powierzchni magazynowej w Europie Środkowo – Wschodniej.
- ▶ Celem PISiL jest reprezentowanie i promowanie członków Izby na polskim i międzynarodowym rynku TSL, ochrona ich praw i interesów wobec międzynarodowych organizacji spedytorów.
- ▶ PISiL umożliwia członkom udział i pracę w gremiach FIATA i CLECAT. Jako jedyna w Polsce organizacja ma licencję na dystrybucję dokumentów transportowych FIATA. Członkowie Izby mogą ubiegać się o międzynarodowy dyplom zawodowy spedytora – „FIATA Diploma in Freight Forwarding”.



Uroczystą kolację zorganizowano w salach gdyńskiego hotelu Courtyard by Marriott Waterfront



Jubileusz uświetnił koncert Grupy MoCarta

...skończyło wieczorną Galą

Gala 25-lecia Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych oraz Polskiej Izby Spedycji i Logistyki rozpoczęła się od rozstrzygnięcia XVIII Konkursu „Spedytor Roku 2017” oraz organizowanego po raz pierwszy Konkursu „Młody Spedytor Roku 2017”. W kategorii dużych firm, kapituła tytuł „Spedytora Roku 2017” przyznała

firmie JAS FBG S.A. oraz Śląskiemu Centrum Logistyki S.A. W tej samej kategorii wyróżnienie otrzymała firma DHL Global Forwarding Sp. z o.o. W kategorii małych i średnich przedsiębiorstw zwyciężcą została Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A. W tej kategorii kapituła zdecydowała także o uhonorowaniu wyróżnieniem firmy Asotra Polska Sp. z o.o. W Konkursie „Młody Spedytor Roku 2017”, który skie-

rowany był do dynamicznych, młodych osób rozpoczynających karierę w branży TSL, zwycięzcą został Dominik Szulc z firmy Dor – Cel Sp. z o.o. za pracę pt. „Propozycja systemu usprawniającego pracę spedytorów morskich i armatorów w Polsce. Koncepcja POL – COMPASS”.

A potem przyszedł czas na koncert i kulturalne rozmowy. ◀

Opr. Elżbieta Haber



Teraz klocki hamulcowe Lumag z powłoką Green Coat

Wyliminuj zjawisko green fade'u. Stosując klocki Lumag masz wpływ na skuteczność swojego hamowania oraz bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Green Coat to:

- wyższy współczynnik tarcia już od pierwszego hamowania
- skrócenie drogi hamowania z 50 km/h do 0 km/h nawet o 3 metry
- poprawa wydajności o 30% w stosunku do klocków niepowlekanych

ZERO KOMPROMISÓW – OD 30 LAT!



Osiągnięcie wysokiego poziomu usług DHL Supply Chain jest możliwe tylko dzięki pracownikom. To oni są źródłem sukcesu firmy, dzięki ich codziennej pracy może ona reagować na potrzeby klientów i zapewniać wysoki poziom codziennych operacji

Przekraczanie oczekiwań klientów kluczowym elementem sukcesu

Rozmowa z Hendrikiem Venterem, prezesem DHL Supply Chain na Europę Środkowo-Wschodnią

Jedną z globalnych firm na rynku logistycznym jest Grupa DP DHL, która składa się z wielu dywizji. Wśród nich jest DHL Supply Chain, koncentrująca się na zarządzaniu łańcuchem dostaw i logistyce kontraktowej. Prezesem na Europę Środkowo-Wschodnią tej dywizji jest Hendrik Venter, który na łamach TSL Biznes mówi o swojej działalności, a przede wszystkim o DHL Supply Chain.

Do polskiego oddziału DHL Supply Chain dołączył Pan w 2013 r. Ale już wtedy miał Pan za sobą wiele lat doświadczenia zawodowego w strukturach DHL Supply Chain w RPA. Czy te dwie spółki, będące częścią tej samej organizacji, bardzo się od siebie różnią? Co zaskoczyło Pana w Polsce najbardziej?

Wbrew pozorom DHL Supply Chain w Polsce nie różni się tak bardzo od południowoafrykańskiego oddziału. DHL to globalna firma, zatrudniająca ponad 500 tysięcy pracowników na całym świecie, w ponad 220 krajach – pracujących według tych samych, ściśle określonych standardów. Każdy oddział jest częścią globalnej sieci, w której pracownikom oferujemy międzynarodowe i wielokulturowe środowisko pracy – bez względu na to, w której części świata znajduje się ich biuro. DHL Supply Chain w Polsce i RPA pod wieloma względami są do siebie zadziwiająco podobne. Obie spółki prowadzą działalność na rynkach rozwijających się, o wysokim tempie wzrostu i niskiej bazie kosztowej, co stwarza możliwości znaczącego wzrostu i outsourcingu. Dysponują zapleczem magazynowym na podobnie wysokim poziomie, a znaczące ujednolicenie w obszarze działalności operacyjnej i systemów ułatwiło mi wymianę doświadczeń pomiędzy tymi podmiotami i obszarami geograficznymi. Dzięki temu możemy z powodzeniem korzystać ze swoich zasobów, pomysłów i systemów. W obu krajach do sukcesu znacząco przyczyniła



Hendrik Venter

W każdym nowym kraju i w każdej nowej spółce, tym co sprawdzało się w przypadku Hendrika Ventera, było jak najszybsze poznanie lokalnego zespołu, możliwości danego kraju oraz wyznaczenie konkretnych celów

się również kadra kierownicza o wysokich kwalifikacjach oraz nasi pracownicy, dzięki którym obsługujemy codzienne operacje. Muszę przyznać, że dużym zaskoczeniem

był dla mnie stan infrastruktury drogowej w Polsce, który pomimo tego, że szybko się poprawia, nie jest na takim poziomie jak w RPA. Oczywiście wiąże się to z wydłużeniem terminów dostaw krajowych przy takich samych odległościach. Jeśli chodzi o pracowników to w Polsce mamy dostęp do znacznie większej liczby wykształconych i wykwalifikowanych osób.

W jakim zakresie i jak Pańskie doświadczenie zawodowe zdobyte w różnych spółkach okazało się być przydatne w Polsce?

Przed przyjazdem do Polski mieszkalem i pracowałem w wielu różnych krajach. Nowe wyzwania, nowi klienci, nowe zespoły i odmienne obszary geograficzne nie są dla mnie niczym nowym. Zawsze lubiłem poznawać nowe kultury i korzystać z możliwości jakie daje praca w różnorodnym środowisku. Doświadczenia płynące z pracy w różnych krajach, w międzynarodowym środowisku, z ludźmi pochodzącymi z różnych kultur sprawiają, że każdego dnia uczymy się czegoś nowego, zdobywamy nowe umiejętności, które są bardzo przydatne przy wdrażaniu nowych projektów czy prowadzeniu biznesu w różnych państwach. W każdym nowym kraju i w każdej nowej spółce, tym co sprawdzało się w moim przypadku, było jak najszybsze poznanie lokalnego zespołu, możliwości danego państwa oraz wyznaczenie konkretnych celów. Znany jestem z tego, że zwykle działam szybko, pracuję intensywnie i dbam o to, aby na sukces nie trzeba było długo czekać. Bardzo bliska jest mi jedna z zasad DHL „Dobrze za Pierwszym Razem”, mówiąca o tym jak ważne jest, aby każdego dnia dokładać wszelkich starań, by rozwiązania i operacje dla naszych klientów były wdrażane już za pierwszym razem, bez konieczności ich poprawiania. Taka zasada zapewnia klientom bezpieczne i wydajne operacje, co z kolei przekłada się na ich zadowolenie i wzrost zaufania pomiędzy nami. Poprzez lata pracy w różnych krajach i międzynarodowych środowiskach nauczyłem się, że angażowanie się w dostarczanie doskonałej jakości usług i przekraczanie oczekiwań naszych klientów jest kluczowym elementem osiągnięcia sukcesu.

Z jakim zadaniami mierzył się Pan wcześniej i jakie postawiono przed Panem w 2017 r., kiedy został Pan prezesem DHL Supply Chain na Europę Środkowo-Wschodnią?

W Strategii DHL Supply Chain do roku 2020 grupa krajów Centralnej i Wschod-

niej Europy została określona jako region o wysokim wzroście. Dlatego moje zadanie było i nadal jest bardzo konkretne: zwiększać zarówno przychody, jak i zyski, utrzymując aktualnych i pozyskując nowych klientów, oferując usługi i produkty w aktualnych i nowych sektorach, które zapewnią trwałe zwroty z naszych inwestycji. Z ogromną dumą mogę powiedzieć, że jesteśmy bardzo skuteczni w realizacji nie tylko tego zadania. W centrum wszyst-

i wierzę w to, że inwestowanie w ich rozwój, szkolenia, budowanie ich zaangażowania poprzez różnego rodzaju inicjatywy w efekcie przekłada się na większą wydajność i efektywność.

Jeśli chodzi o wyzwania to myślę, że nie jest tajemnicą fakt, że branża logistyczna boryka się z problemami związanymi z pozyskiwaniem pracowników. Dlatego tak ważne jest, aby dokładać wszelkich starań, by stworzyć pracownikom atrakcyjne

DHL to globalna firma, zatrudniająca ponad 500 tys. pracowników w ponad 220 krajach – pracujących według tych samych, ściśle określonych standardów. Każdy oddział jest częścią globalnej sieci, w której pracownikom oferujemy wielokulturowe środowisko pracy.

kich naszych działań jest klient, a nasze największe osiągnięcia wynikają z rozwijania współpracy z obecnymi klientami, umożliwienie im tworzenia przewagi konkurencyjnej poprzez zapewnienie doskonałych rozwiązań w zakresie łańcucha dostaw. Osiągnięcie wysokiego poziomu usług jest możliwe tylko dzięki naszym pracownikom. To oni są źródłem naszego sukcesu, dzięki ich codziennej pracy możemy reagować na potrzeby naszych klientów i zapewniać wysoki poziom codziennych operacji. Moim celem jest dbanie o rozwój najlepszych pracowników w branży logistycznej, aby budowali bardzo sprawnie działającą organizację, nastawioną na osiąganie dobrych wyników. Pracownicy są najcenniejszym zasobem naszej Grupy

i stabilne miejsce pracy. Dzięki naszym inicjatywom, programom, możliwościom rozwoju w ramach Grupy DHL i inwestowaniu w pracownika jesteśmy najbardziej atrakcyjnym pracodawcą w regionie i dzięki temu możemy zapewnić naszym klientom stabilne operacje.

Pana awans zapewne wiązał się z osiągnięciami. Które z nich były najważniejsze? Które było lub jest najtrudniejsze?

Rzeczywiście jest tak, że konsekwentnie przekraczamy wyznaczone przez siebie roczne cele organizacyjne. Dla mnie najważniejsze była poprawa i rozwój działalności w Polsce. Świadectwem bieżą-



Grupa ponad 4 tysięcy respondentów wskazała DHL Supply Chain w Polsce jako najbardziej atrakcyjnego pracodawcę. O przewadze zdecydowała wysoka kultura organizacyjna, styl zarządzania, możliwości rozwoju oraz rozpoznawalność marki

Jedna z zasad DHL „Dobrze za Pierwszym Razem” zapewnia klientom bezpieczne i wydajne operacje, co z kolei przekłada się na ich zadowolenie i wzrost zaufania pomiędzy nimi a DHL Supply Chain.

cej sytuacji firmy jest to, że w tym roku zdobyliśmy szereg nagród i wyróżnień. Z ogromną radością odebrałem informację o otrzymaniu przez DHL Supply Chain tytułu „Najbardziej Pożądany Pracodawca 2017” w branży logistycznej. W badaniu

najbardziej ufają polscy przedsiębiorcy. W przeprowadzonym badaniu wzięło udział ponad 950 respondentów, którzy potwierdzili, że jeśli chodzi o branżę logistyczną, to właśnie DHL ufają najbardziej. Jesteśmy dumni, że klienci obdarzają nas



Grupa DP DHL była pierwszą globalną firmą logistyczną, która w kwietniu 2008 r. określiła konkretne cele związane z ochroną klimatu. W ramach strategii GoGreen Grupa zakłada, że do roku 2050 emisja dwutlenku węgla wytwarzanego przez działania z zakresu logistyki będzie utrzymywać się na poziomie zerowym

przeprowadzanym od 8 lat przez firmę rekrutacyjną Antal Polska, respondenci mają możliwość spontanicznego wskazania firmy, która ich zdaniem zasługuje na miano „Najbardziej pożądanego pracodawcy”. Jestem bardzo dumny z faktu, że grupa ponad 4 tysięcy respondentów, która wzięła udział w badaniu, wskazała DHL Supply Chain w Polsce jako najbardziej atrakcyjnego pracodawcę. Ważne są również powody dla których znaleźliśmy się w tym zestawieniu – o naszej przewadze zdecydowała wysoka kultura organizacyjna, styl zarządzania, możliwości rozwoju oraz – co oczywiste – rozpoznawalność marki. Pierwsza pozycja w tym prestiżowym raporcie jest dla nas szczególnym wyróżnieniem. Konsekwentnie pracujemy na to, aby stworzyć naszym pracownikom atrakcyjne, przyjazne miejsce pracy i cieszymy się, że możemy zobaczyć efekty tych starań.

W tym roku Grupa DHL w Polsce otrzymała również nagrodę „Marka Godna Zaufania” – w sondażu, którego głównym celem było wyłonienie marek, którym

zaufaniem już trzeci raz z rzędu przyznając nam tę prestiżową nagrodę. To nagrodzenie pracy wszystkich naszych pracowników, którzy codziennie pracują na sukces grupy DHL – od magazynierów, operatorów wózków widłowych, poprzez kierowców, spedytorów, aż po kadre zarządzającą. W tym roku po raz pierwszy DHL Supply

Również w innych krajach w regionie Europy Centralnej i Wschodniej możemy się pochwalić sukcesami. W ostatnich latach zdobyliśmy znaczące nowe zlecenia od aktualnych i nowych klientów, które realizujemy z powodzeniem, przez co nasza grupa spółek w tym regionie znalazła się w czołówce podmiotów DHL Supply Chain w Europie Kontynentalnej, na Bliskim Wschodzie i w Afryce. Wszystkie nasze osiągnięcia wymagały od naszego zespołu ciężkiej pracy, pasji, i poświęcenia.

Czy zechciałby Pan krótko opowiedzieć, w co obecnie spółka DHL Supply Chain jest zaangażowana, na czym się koncentruje i jaką ma pozycję w strukturach DHL?

W grupie krajów w Europie Środkowo-Wschodniej mamy szereg nowych i złożonych wdrożeń, dla naszych obecnych, ale również nowych klientów. Możemy się pochwalić podpisaniem nowych kontraktów z dużymi graczami na rynku, o których poinformujemy Państwa w najbliższym czasie. Obecnie szczególnie koncentrujemy się na sektorach: motoryzacyjnym, handlu elektronicznego i handlu detalicznego, co jest zrozumiałe, gdyż Polska przyciąga do siebie znaczące inwestycje zagraniczne. Pod względem liczby oddziałów, zasobów i złożoności, jestem przekonany, że nasza grupa Europy Środkowo-Wschodniej jest na pierwszym miejscu w regionie w grupie DHL Supply Chain. Nie zamierzamy jednak osiąść na laurach – stale chcemy się rozwijać i oferować nasze usługi kolejnym klientom.

Jakie są obecnie najważniejsze zadania dla firmy?

Oczekiwanie klientów, oczekiwanie konsumentów, działania konkurentów i nasze rynki zmieniają się nieustannie, dlatego

W centrum wszystkich działań DHL Supply Chain jest klient, a największe osiągnięcia wynikają z rozwijania współpracy z istniejącymi klientami, umożliwienia im tworzenia przewagi konkurencyjnej poprzez zapewnienie doskonałych rozwiązań w zakresie łańcucha dostaw.

Chain w Polsce zostało również wyróżnione w rankingu TSL przygotowywanym na zlecenie Gazety Prawnej. Te wszystkie wyróżnienia są dla nas ogromnym powodem do dumy i potwierdzają słuszny kierunek naszych działań.

musimy dbać o to, aby utrzymać się w czołówce stawki. Nie możemy pozwolić sobie na działanie wbrew temu, co obiecaliśmy naszym klientom. Standaryzacja, innowacyjność i technologia oraz zrównoważona logistyka należą do najważniejszych dla

nas spraw i obecnie prowadzimy szereg prac i projektów w tych obszarach. Grupa DP DHL była pierwszą globalną firmą logistyczną, która w kwietniu 2008 roku określiła konkretne cele związane z ochroną klimatu. W ramach strategii GoGreen Grupa zakłada, że do roku 2050 emisja dwutlenku węgla wytwarzanego przez

Jak rozwój techniczny i cyfryzacja zmieniają obecnie łańcuchy dostaw w organizacji takiej, jak DHL Supply Chain?

Cyfryzacja w łańcuchu dostaw postępuje tak szybko i w tak wielu kierunkach, że trudno dotrzymać jej kroku. Przełomowe

Zaangażowanie się w dostarczanie doskonałej jakości usług i przekraczanie oczekiwań klientów jest kluczowym elementem osiągnięcia sukcesu.

działania z zakresu logistyki będzie utrzymywać się na poziomie zerowym. Strategia opiera się na ograniczeniu poziomu emisji dwutlenku węgla i zatrzymaniu globalnego ocieplania się klimatu, poprzez wprowadzenie ekologicznych rozwiązań dla klientów i aktywne zaangażowanie pracowników. Każde nowe wdrożenie musi pomagać nam w osiągnięciu tego celu. Biorąc pod uwagę wyzwanie, jakim jest pozyskanie zasobów ludzkich, musimy mądrze korzystać z technologii i automatyzacji, aby wspierać ograniczone zasoby i zwiększać ich wydajność.

technologie w świecie fizycznym, np. roboty nowej generacji i autonomiczne pojazdy, są obecnie integrowane z narzędziami do analizy *big data*, czujnikami, *blockchains* i innymi aplikacjami wirtualnymi. Widząc duże zainteresowanie naszych klientów tymi obszarami postanowiliśmy ich zapytać: Na jakim etapie drogi ku cyfrowym łańcuchom dostaw firmy znajdują się obecnie? Jakiego rodzaju technologie dziś wdrażają? W co będą inwestować jutro? I jakich korzyści spodziewają się ze swoich inwestycji? Aby odpowiedzieć na te pytania, DHL Supply Chain przeprowadziło badanie z udziałem niemal 350 specjalistów od łańcuchów dostaw i operacji z pięciu głównych części świata. W badaniu pytano respondentów o dwa rodzaje cyfryzacji łańcuchów dostaw: fizyczną/mechaniczną i informatyczną/analityczną.

Wśród technologii fizycznych zdecydowanie zwyciężyła robotyzacja – 63% respondentów uczestniczących w badaniu przeprowadzonym przez grupę DHL oceniło tę technologię jako wyjątkowo ważną. Wyniki badania wskazują, że firmy oczekują podobnych korzyści zarówno z cyfryzacji fizycznej, jak i informatycznej. Przede wszystkim sądzą, że te technologie pomogą im ograniczyć koszty i zwiększyć rentowność. Odpowiednio 82% i 77% respondentów wskazało te korzyści jako najważniejsze. Firmy, które z powodzeniem przeprowadzają cyfryzację łańcuchów dostaw, wspierane przez profesjonalnych partnerów, odniosą olbrzymie korzyści.

Musimy też pamiętać, że dynamicznie rozwijający się handel elektroniczny nadaje nowy kształt naszym łańcuchom dostaw, dlatego musimy działać sprawnie i reagować odpowiednio na te zmiany, korzystając z wielu kanałów, innowacyjnych rozwiązań i technologii. Bardzo szybko wprowadzamy rozwiązania techniczne w naszych oddziałach i dzięki cyfryzacji staramy się usprawniać łączność między nimi. Musimy ponadto zmniejszyć czas, jaki upływa od



projektu pilotażowego do pełnego wdrożenia nowego rozwiązania, abyśmy mogli jeszcze lepiej reagować na zmiany. Tzw. inteligentne magazyny nie są już czymś, na co czekamy, ale są częścią naszej rzeczywistości. Nasze Centrum Innowacji DHL oraz Centra Doskonałości ds. Projektowania Rozwiązań pomagają nam pozostawać w czołówce stawki i wspierają nas nie tylko w tworzeniu nowych rozwiązań technicznych i innowacyjności, ale również w poszukiwaniu zastosowań dla nich i szybkim ich wdrażaniu.

Zarządzanie łańcuchem dostaw jest z pewnością coraz bardziej fascynujące i pozwala tworzyć nowe i ambitne miejsca pracy dla inteligentnych, młodych ludzi.

Jak, Pana zdaniem, zarządzanie łańcuchem dostaw będzie wyglądać za 10 lat?

Jedno, czego możemy być pewni to zmiana. Na bieżąco staramy się wyszukiwać te rozwiązania technologiczne, które powodują zakłócenia w krótkiej, średniej i długiej perspektywie czasowej. *Internet rzeczy* i *big data* będą wspomagać analizę przyszłych zmian w sposób obecnie dla nas niewyobrażalny. Nasze magazyny będą w pełni połączone i scyfryzowane, zwiększając całościową widoczność produktów i dostaw dzięki tzw. łańcuchowi bloków, zapewniając integrację danych i produktów. Oczekiwania klientów będą nieustannie wpływać na wykorzystywane przez nas środki realizacji dostaw, abyśmy mogli skracać czas dostawy i zwiększać poziom zadowolenia klientów. Zrównoważona logistyka również z pewnością przyczyni się do wzrostu przewag konkurencyjnych. ◀



W ramach strategii GoGreen, Grupa DP DHL zadeklarowała, że co roku zasadzi 1 milion drzew. DHL Supply Chain w Polsce przyłączyło się do tej inicjatywy – pracownicy posadzili ponad 300 drzew w ramach programu: One, two tree!

Branża wymagająca specyficznego przygotowania

Obsługa logistyczna branży chemicznej wymaga specyficznego przygotowania. Składowanie i przewóz towarów chemicznych często wymaga specyficznych zabezpieczeń i ściśle określonej temperatury, których zlekceważenie, czy też przekroczenie zagraża środowisku i życiu ludzkiemu. Dlatego w tym wypadku szczególnie warto korzystać z pomocy operatorów.

Chemia to zazwyczaj niebezpieczne przesyłki, czyli ADR-y, które podlegają systemowi monitorowania przewozu towarów. System ten wymaga od logistyki odpowiedzialności i dodatkowej aktywności oraz dużego skupienia w realizacji usług. Największe wyzwania dotyczą transportu w sieci drobnicowej ADR, bo to wymaga precyzyjnego planowania, odpowiedniego doboru pojazdów i czynności przeładunkowych w magazynach. Natomiast w wypadku transportu całopojazdowego towarów przemysłowo-chemicznych największym wyzwaniem jest spełnienie wymagań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa, najwyższej jakości i elastyczności przy dużej zmienności wolumenów.

Z różnym doświadczeniem

Operatorzy, którzy świadczą usługi dla branży przemysłowo-chemicznej zazwyczaj mają duże doświadczenie na tym polu. W DSV branża chemiczna jest czwartym pod względem wielkości generowanych obrotów obsługiwany sektorem gospodarki. Wyprzedzają ją tylko takie branże jak produkcja przemysłowa czy automo-

tive. Maciej Woszczyński, kierownik ds. Rozwoju Biznesu, DSV Road podkreśla, że – jej specyfika wymaga posiadania przeszkolonej kadry oraz specjalnie wyposażonej floty samochodów oraz wyposażenia terminali przeładunkowych. Duża część przewożonych towarów branży chemicznej jest wrażliwa na ujemne temperatury. Realizacja transportu wymaga zapewnienia

dużą się między innymi producenci farb, olejów, substancji chemicznych, nawozów. – Klienci obsługiwani przez DB Schenker dostarczają bardzo szeroki asortyment produktów, co wymaga zastosowania wielu dedykowanych rozwiązań, na przykład z zakresu bezpieczeństwa pożarowego, środowiskowego, bezpieczeństwa pracy, budowlanego i innych. Zapewniamy im

Największe wyzwania dotyczą transportu w sieci drobnicowej ADR, bo to wymaga precyzyjnego planowania, odpowiedniego doboru pojazdów i czynności przeładunkowych w magazynach.

ogrzewanej floty oraz terminali przeładunkowych. DSV świadczy z powodzeniem takie usługi od wielu lat.

Duże doświadczenie na tym polu ma również DB Schenker, który obsługuje zarówno firmy produkcyjne sprzedające produkty na rynek polski, jak i do Unii Europejskiej i poza Unię, a także firmy dystrybucyjne. Wśród jego klientów znaj-

obsługę całego łańcucha dostaw, włącznie z magazynowaniem i dystrybucją na terenie Europy. Co istotne, produkty firm wytwarzających chemię przemysłową są transportowane w dużych pojemnikach do przewozu luzem (IBS) nie tylko w Polsce, ale też na terenie całej Europy – mówi Fryderyk Michta, Senior Business Development Manager, DB Schenker.

Z kolei dla GEFECO branża chemiczna jest nowym rynkiem, jednak duże doświadczenie w obsłudze branży przemysłowej procentuje i operator jest dobrze przygotowany i na jej obsługę – posiada biznesy referencyjne w wielu krajach i scentralizowaną obsługę handlową branży przemysłowej. Do tego dysponuje taborami i terminalami przeładunkowymi zapewniającymi efektywną kosztowo realizację transportu w dodatniej temperaturze.

Duża różnorodność obsługi

Obsługa branży chemicznej charakteryzuje się niezwykle dużą różnorodnością, czemu musi sprostać operator logistyczny decydujący się na nią. – Do branży zaliczamy zakłady przemysłu ciężkiego, „wielką chemię” czy firmy innowacyjno-wdrożeniowe – wylicza Fryderyk Michta z DB Schenker.



Klienci obsługiwani przez DB Schenker dostarczają bardzo szeroki asortyment produktów, co wymaga zastosowania wielu dedykowanych rozwiązań, na przykład z zakresu bezpieczeństwa pożarowego, środowiskowego, bezpieczeństwa pracy, budowlanego i innych



Przesyłki drobnicowe zarządzane są za pomocą systemu klasy TMS, umożliwiającego rozróżnienie towarów niebezpiecznych, neutralnych i tych, które razem z przesyłkami niebezpiecznymi transportowane być nie mogą



Odzwierciedlenie w certyfikatach

Maciej Woszczyński, kierownik ds. Rozwoju Biznesu, DSV Road

Plany rozwoju przewozów produktów chemicznych znajdują swoje odzwierciedlenie w posiadanych przez DSV certyfikatach. Od roku 2016 posiadamy certyfikat SQAS (Safety & Quality Assessment for Sustainability), poprawiając przy drugim audycie uzyskany wynik. Spółka szkoli pracowników pod kątem przewozów, przeładunków i składowania przesyłek niebezpiecznych, których zasady przewozu objęte są europejską umową ADR. Przykładowo przeładunki substancji chemicznych w 1000 litrowych zbiornikach (IBC) obarczone są ryzykiem nastąpienia wycieku o znacznej skali. Terminale przeładunkowe sieci drobnicowej DSV wyposażone są w odpowiednie środki zaradcze, co pozwala zapewnienie pełnego bezpieczeństwa transportu.

Firma ta, będąc globalnym operatorem logistycznym, poza podstawowymi usługami magazynowymi (przyjęcia, składowanie, kompletacji i wydania zleceń) oferuje klientom realizację usług dodanych w postaci etykietowania, banderolowania, tworzenia zestawów, dodawania instrukcji, atestów itp. – Poszczególne magazyny służą także do czasowego składowania towaru. Oferujemy również transport przesyłek, w tym również wymagających specjalnych warunków, uznawanych za niebezpieczne, a także niestandardowych rozmiarów – dodaje. Między innymi z tych to powodów, jak zaznacza, w logistyce dla przemysłu chemicznego, naftowego i nawozowego kluczowe znaczenie ma planowanie i nadzór nad całym procesem.

Specyfika branży chemicznej wymaga posiadania przeszkolonej kadry, specjalnie wyposażonej floty samochodów oraz wyposażenia terminali przeładunkowych. Duża część przewożonych towarów branży chemicznej jest wrażliwa na ujemne temperatury.

A przy tak dużej różnorodności, w dodatku często niebezpiecznego towaru, trudno sobie poradzić z logistyką bez wykorzystania nowoczesnych technologii. – Przesyłki drobnicowe zarządzane są za pomocą systemu klasy TMS, umożliwiającego rozróżnienie towarów niebezpiecznych, neutralnych i tych, które razem z przesyłkami niebezpiecznymi

transportowane być nie mogą. Planowanie transportów za pomocą takiego systemu gwarantuje bezpieczeństwo i pewność realizacji dostawy – tłumaczy Maciej Woszczyński z DSV Road. Również Fryderyk Michta podkreśla, że do świadczenia usług w branży chemicznej niezbędne są zaawansowane systemy operacyjne i rozwiązania IT, pozwalające zarządzać stanami magazynowymi w odniesieniu do sztuk, kilogramów czy litrów oraz organizacją usług celno-podatkowych.

Jacek Litwin, kierownik ds. rozwoju produktu, GEFCO Poland, dodaje, że specyficzną cechą branży chemicznej jest centralizacja zakupów i w konsekwencji obsługi logistycznej. – Przetargi są organizowane przez biuro główne i obejmują wiele krajów. Pociąga to za sobą konieczność centralizacji obsługi kontraktu, z czym GEFCO, jako firma globalna, nie ma problemu, gdyż działamy w 47 krajach i posiadamy sieć ponad 300 oddziałów. Jako inną cechę tej branży podaje transport ciężkich palet i rygorystyczne przestrzeganie zapisów międzynarodowej konwencji o drogowym przewozie towarów i ładunków niebezpiecznych. – Wiodącym trendem jest ograniczanie ilości dostawców, a konsolidacja w logistyce oznacza, że operatorzy odpowiadają za coraz większe wolumeny. Jednak współpraca nie kończy się na przewozie towarów, ponieważ dochodzą także usługi dodatkowe – cross-docki, magazyny, zarządzanie przez Control Tower oraz transport multimodalny – wylicza.



Spełniamy bardzo wysokie standardy

Fryderyk Michta, Senior Business Development Manager, DB Schenker

W Grupie DB Schenker istnieje zespół dedykowany obsłudze branży chemicznej, dzięki czemu stale udoskonalamy nasze know-how, a z wypracowanych rozwiązań korzystają zespoły w wielu krajach. W skali Europy obsługujemy ponad 100 tys. cystern kolejowych oraz 5,5 tys. kontenerów zbiornikowych z chemią miesięcznie. Każdego dnia przewożymy ponad 110 tys. ton substancji chemicznych (DBSR), a do transportu przesyłek niebezpiecznych (ADR) wykorzystujemy ponad 2,5 tys. specjalistycznych samochodów ciężarowych. Dla potrzeb biznesu dysponujemy ponad 40 dedykowanymi magazynami ADR w Europie. W Polsce DB Schenker posiada 6 dedykowanych magazynów, a około 15% pojazdów we flocie obsługuje właśnie przesyłki niebezpieczne.

DB Schenker w Polsce został bardzo wysoko oceniony za standardy bezpieczeństwa i jakość operacji logistycznych prowadzonych dla branży chemicznej. Według badania SQAS (Safety & Quality Assessment System) uzyskał wynik 95%, co znacznie przewyższa średnią dla branży (logistyka i dystrybucja towarów chemicznych), zbliżoną do 80%. Dowodzi to spełniania bardzo wysokich standardów w obrocie towarami chemicznymi. System zarządzania oraz procedury i praktyki stosowane przez DB Schenker były badane w wybranych oddziałach firmy.



Specyficzną cechą branży chemicznej jest centralizacja zakupów i w konsekwencji obsługi logistycznej. Przetargi są organizowane przez biuro główne i obejmują wiele krajów. Pociąga to za sobą konieczność centralizacji obsługi kontraktu

Nie dla każdego operatora

Można śmiało powtórzyć za Jackiem Litwinem, że obsługa branży chemicznej nie jest biznesem odpowiednim dla każdego operatora logistycznego. – Poza wspomnianymi ADR-ami, trzeba być przygotowanym na transport dużych wolumenów oraz sprostać wysokiej konkurencji cenowej – zaznacza. – Dobrego operatora logistycznego, dedykowanego dla branży chemicznej musi wyróżniać możliwość zarządzania dużymi wolumenami oraz posiadanie grona zaufanych poddostawców usług transportowych. Z kolei za wysoką jakością obsługi kryje się terminowość podstawień aut i dostaw, a także umiejętność organizacji dodatkowych transportów w okresie zwiększonej liczby wysyłek. Liczy się również gotowość operatora do realizacji transportów multimodalnych oraz OVS (transport morski, lotniczy i kombinowany – tłumaczy.



Za wysoką jakością obsługi kryje się terminowość podstawień aut i dostaw, a także umiejętność organizacji dodatkowych transportów w okresie zwiększonej liczby wysyłek



Przygotowani na obsługę

Jacek Litwin, kierownik ds. rozwoju produktu, GEFCO Poland

Obrót generowany przez firmy z branży chemicznej w portfolio GEFCO w ostatnim czasie rośnie, obecnie stanowią one blisko 5% klientów. Branża chemiczna jest dla nas nowym rynkiem, jednakże jesteśmy dobrze przygotowani na jego obsługę. Współpracujemy z firmami z branży chemicznej o różnym profilu działalności – są wśród nich korporacje międzynarodowe i firmy krajowe, w tym producenci metali, granulatów i innych półproduktów chemicznych, m.in. farb i lakierów oraz olejów i smarów.

Dla branży chemicznej prowadzimy transporty całopojazdowe na trasach krajowych i międzynarodowych oraz transporty drobnicy w dystrybucji krajowej. Specjalizujemy się również w dostawach produktów chemicznych drogą morską – transportem pełnokontenerowym. Dużym zainteresowaniem cieszą się również świadczone przez GEFCO usługi magazynowania. Tym, co doceniają nasi klienci jest dostępność środków transportu oraz możliwość organizowania doładunków i transportu w trybie milk run.

Zgadza się z nim Fryderyk Michta i podkreśla, że w wypadku obsługi tej branży – operator logistyczny musi posiadać wysokie kompetencje z zakresu magazynowania i transportu, a przede wszystkim odpowiedniego zabezpieczenia towaru i składowania w dedykowanych pomieszczeniach

transportu, w tym kolejowy i intermodalny. Dbamy o to, aby produkt podczas transportu, przeładunku i przechowywania pozostał nienaruszony, a nasi pracownicy i kurierzy przechodzą specjalistyczne szkolenia z zakresu transportu i magazynowania chemikaliów oraz produktów ADR.

Obsługa branży chemicznej charakteryzuje się niezwykle dużą różnorodnością, czemu musi sprostać operator logistyczny decydujący się na nią. Do branży zaliczamy zakłady przemysłu ciężkiego, „wielką chemię” czy firmy innowacyjno-wdrożeniowe

magazynowych i odpowiednich warunkach. Ważna jest również umiejętność zarządzania sezonowością oraz dużymi wzrostami wolumenów w kolejnych okresach współpracy. W DB Schenker oferujemy różne formy

Do tego rynek chemiczny ciągle się przekształca. Wyzwanie stanowi mnogość i zmienność norm, przepisów krajowych oraz unijnych, determinujących sposób postępowania z towarami branży chemicznej. – Operator logistyczny powinien na bieżąco weryfikować jakie rodzaje towarów niebezpiecznych i w jakich ilościach należy składować przy zastosowaniu wskazanych zabezpieczeń. Wymagana jest również współpraca z wieloma specjalistami i ekspertami z różnych dziedzin np.: pożarowej, budowlanej lub środowiskowej – wyjaśnia Fryderyk Michta i na koniec dodaje: – Przystępując do współpracy z klientem zawsze koncentrujemy się na jego oczekiwaniach oraz na wymaganiach jego branży. Operator powinien nie tylko obserwować trendy, ale również przewidywać potrzeby klienta. Jest to konieczne, aby zapewnić sprawną i bezpieczną obsługę towarów. ◀

Elżbieta Haber

Dachser od lat związany z branżą chemiczną

Wspieranie działań na rzecz rozwoju branży chemicznej to cel Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego, który realizowany jest również przez Dachser Chem-Logistics. Nawiązana przez operatora w 2017 r. współpraca z organizacją reprezentującą branżę chemiczną była kolejnym etapem w rozwoju tego obszaru działalności w Dachser i umocnieniem pozycji na rynku polskim.



Dołączenie do Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego pozwoliło firmie Dachser lepiej zrozumieć potrzeby klientów z branży chemicznej działających w Polsce

Dachser z branżą chemiczną związany jest od ponad dekadę. Przez ten czas do grona klientów operatora dołączyło wiele firm, do których dziś należą producenci surowców chemicznych, farb, pigmentów, nawozów, chemii budowlanej, kosmetyków, granulatów, kauczuku oraz dystrybutorzy produktów chemicznych.

Tak samo w wielu krajach

Aby zdobyć znaczącą pozycję na rynku chemicznym Dachser musiał przystosować całą sieć drobnicową w 37 krajach,

w których posiada paneuropejskie połączenia, do transportu przesyłek niebezpiecznych, tak aby klienci nie odczuli różnicy w bezpieczeństwie i jakości usług, np. między Niemcami a Rumunią – co w efekcie było najtrudniejszym zadaniem. Dachser

musiał również stworzyć system IT, który czuwa nad przesyłkami niebezpiecznymi, a także przeszkolić ludzi w kwestii bezpieczeństwa transportu.

Dachser Chem-Logistics ma silną i ugruntowaną pozycję w wielu krajach,

Grupa Dachser realizuje rocznie 3,5 mln dostaw towarów niebezpiecznych, a nad ich prawidłowym przebiegiem czuwa około 190 ekspertów z międzynarodowym certyfikatem ADR.



Aby zdobyć znaczącą pozycję na rynku chemicznym Dachser musiał przystosować całą sieć drobnicową w 37 krajach, gdzie posiada paneuropejskie połączenia, do transportu przesyłek niebezpiecznych, tak aby klienci nie odczuli różnicy w bezpieczeństwie i jakości usług

nie tylko na rozwiniętych rynkach jak Niemcy, Dania, Austria, ale także w innych państwach jak Węgry czy Rumunia. W rezultacie przedsiębiorcy, którzy decydują się na współpracę z Dachser przy obrocie wyrobami chemicznymi, mogą mieć pewność, że ich towary są odpowiednio transportowane i bezpiecznie przechowywane nie tylko na terenie Polski, ale w całej Europie. Jednocześnie, polscy specjaliści korzystają z sieciowego know-how i doświadczenia w tej dziedzinie. Grupa Dachser realizuje bowiem rocznie 3,5 mln dostaw towarów niebezpiecznych, a nad ich prawidłowym przebiegiem czuwa około 190 ekspertów z międzynarodowym certyfikatem ADR.

Cenne doświadczenia

Dachser, będąc członkiem PIPC, może dzielić się swoją specjalistyczną wiedzą ze współpracującymi firmami i wspólnie inicjować działania mające na celu stworzenie korzystnych rozwiązań dla rozwoju i funkcjonowania przemysłu chemicznego. Jednym z nich jest zapewnianie bezpieczeństwa podczas transportu produktów chemicznych, a to obszar, w którym Dachser ma szerokie doświadczenie.

Dołączenie do izby pozwoliło Dachser lepiej zrozumieć potrzeby klientów z branży chemicznej działających w Polsce. Ponadto, wzajemna wymiana wiedzy i doświadczenia ze wszystkimi członkami PIPC przyczynia się do opracowania rozwiązań przynoszących korzyści dla całej branży, np. poprzez wspieranie rozwoju logistyki 4.0.

Mając na uwadze bezpieczeństwo

Jednym z klientów operatora jest Rembrandtin, austriacki producent wysokiej jakości lakierów i powłok przemysłowych – galwanicznych, do malowania oznaczeń drogowych, antykorozyjnych i odpornych na wysoką temperaturę. Firma powstała w latach czterdziestych, a opakowania z podobizną holenderskiego mistrza malarstwa Rembrandta szybko stały się rozpoznawalne. Obecnie logo firmy już jest inne, jednak za pośrednictwem Dachser wyroby docierają do odbiorców znajdujących się w wielu krajach Europy. Centralny magazyn firmy w Wiedniu (Himberg) wysyła większość produktów Rembrandtin na rynek austriacki, a także do krajów Europy Wschodniej, takich jak Bułgaria, Czechy, Rumunia, Węgry czy Polska, ale również na zachód – do Francji, Szwajcarii i Niemiec. Tylko w 2017 r.



Większość transportów Dachser dla Rembrandtin obejmuje towary niebezpieczne, więc operator zwraca szczególną uwagę na bezpieczeństwo ludzi i środowiska w całym łańcuchu dostaw. Wszystkie osoby, które pracują z tego typu produktami są specjalnie wyszkolone

Dachser zrealizował dla Rembrandtin przewóz około 20 tys. przesyłek na terenie całego kontynentu.

– Klienci oczekują od nas najwyższej jakości, a krótkie terminy dostaw są już standardem. Obecnie coraz częściej towa-

ne, więc zwracamy szczególną uwagę na bezpieczeństwo ludzi i środowiska w całym łańcuchu dostaw. Kierowcy są specjalnie wyszkoleni, podobnie jak wszystkie osoby, które pracują z tego typu produktami. Jednolite standardy transportu i jakości

Dachser Chem-Logistics rozwija się prężnie również w Polsce. W ramach dedykowanego obszaru biznesowego, operator oferuje klientom dostęp do światowych rynków zbytu, a także zapewnia usługi doradcze.

ry z Wiednia muszą przemierzyć ponad 1000 kilometrów przez całą Europę w ciągu 48 godzin. W przypadku takich zadań na Dachser można polegać w 100% – mówi Alexander Schütter, szef Działu Finansów i Controllingu w Rembrandtin.

Konieczność ekspresowej dostawy pojawia się np. przy malowaniu oznaczeń drogowych. W takiej sytuacji Dachser dostarcza materiały bezpośrednio do odpowiedniego miejsca na autostradzie, po czym kierowcy zabierają z powrotem puste pojemniki, postępując zgodnie z przepisami dotyczącymi obchodzenia się z towarami niebezpiecznymi. Takie działania zapewnia także ogromną korzyść pod względem ekologii i dbałości o środowisko naturalne.

– Większość naszych transportów dla Rembrandtin obejmuje towary niebezpiecz-

dają zaufanie i gwarantują bezpieczeństwo – mówi Patrick Kuba, projekt manager w austriackim Dachser Chem-Logistics, w centrum logistycznym w Wiedniu.

Rozwiązanie Dachser Chem-Logistics rozwija się prężnie również w Polsce. W ramach dedykowanego obszaru biznesowego, operator oferuje klientom dostęp do światowych rynków zbytu, a także zapewnia usługi doradcze. – Specjalistyczna wiedza, znajomość uwarunkowań branży chemicznej oraz posiadanie innowacyjnego systemu IT, umożliwiają Dachser świadczenie usług na najwyższym poziomie, ze szczególną dbałością o bezpieczeństwo – mówi Ewelina Staszewska, kierownik Rozwoju Biznesu DACHSER Chem-Logistics w Polsce. ◀

Opr. EH

DB Schenker wprowadza na europejski rynek Premium 10

Usługa ze zdefiniowanym i gwarantowanym czasem dostawy

Premium 10 to nowe, unikalne na rynku rozwiązanie, dzięki któremu klienci mogą wybrać w systemie DB SCHENKER premium dodatkową opcję. Jest ona jeszcze szybsza i bardziej efektywna niż Premium 13. Dzięki temu firmy będą mogły korzystać z usług świadczonych do określonej godziny – gwarantowanej dostawy przesyłek najpóźniej do 10.00.

W ubiegłym roku dostawca zintegrowanych usług transportowych i logistycznych całkowicie zmodernizował systemową sieć przewozów towarowych wprowadzając na rynek swoje produkty DB SCHENKERsystem i DB SCHENKERsystem premium. Codzienne połączenia transportowe między wszystkimi europejskimi centrami biznesowymi umożliwiają szybką dystrybucję towarów, tym samym stwarzają większą elastyczność produkcji dla europejskich przedsiębiorstw. Dzięki usłudze Premium 10 DB Schenker oferuje swoim klientom kolejną znaczącą przewagę pod względem terminów dostaw.

Dodatek do opcji Premium 13

– Nowa opcja Premium 10 to szybkość i niezawodność. Jest to wydajne rozwiązanie dla wszystkich firm, które chcą wcześniej odbierać przesyłki, ponieważ nie mogą czekać do południa. Daje to naszym klientom przewagę pod względem jednego z najcenniejszych zasobów – czasu – wyjaśnia Christian Drenthen, Executive Vice President of Land Transport w DB Schenker w Europie. – Dzięki usłudze Premium 10 oferujemy naszym klientom określony i gwarantowany czas w całej Europie, co pozwala nam lepiej sprostać rosnącym wymaganiom produkcyjnym firm w systemie just-in-time – zaznacza. Premium 10 jest logicznym dodatkiem do opcji Premium 13, czyli dostawy do godziny 13, która została wdrożona w marcu tego roku, a wspiera lepsze planowanie i pomaga w usprawnianiu procesów produkcyjnych w biznesach klientów.

Ponad 20 tys. pracowników w Europie

Konfiguracja sieci DB Schenker, która płynnie łączy ponad 430 oddziałów transportu lądowego w 38 krajach europejskich z najnowocześniejszym systemem operacyjnym, została zaprojektowana z myślą o rosnącym zapotrzebowaniu na transport transgraniczny.

DB Schenker jest w stanie skonsolidować transport towarowy i dzięki zastosowaniu innowacyjnej strategii platform znacznie skrócić czas przewozu, a tym samym zmniejszyć emisję dwutlenku węgla. Ponad 20 tys. pracowników dziennie obsługuje 300 tys. przesyłek. Dzięki najnowocześniejszej technologii śledzenia status każdej przesyłki może być w każdej chwili monitorowany z dowolnego miejsca.



Premium 10 to wydajne rozwiązanie dla wszystkich firm, które chcą wcześniej odbierać przesyłki, ponieważ nie mogą czekać do południa. Daje to naszym klientom przewagę pod względem jednego z najcenniejszych zasobów – czasu – wyjaśnia Christian Drenthen

Sieć połączeń liniowych i hubów przeładunkowych DB Schenker pokrywa cały kontynent europejski. Daje to możliwość maksymalnego wykorzystania powierzchni ładunkowej pojazdów realizujących dostawy w sieci. ◀

KK

OCPD24.COM

**UBEZPIECZENIA
DLA TRANSPORTU**

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

Agility Logistics – od 10 lat na polskim rynku

Agility to światowy dostawca zintegrowanych rozwiązań logistycznych i spedycyjnych, obecny zarówno na rynkach rozwiniętych jak i wschodzących. Jest spółką giełdową o przychodach przekraczających rocznie 4,6 mld USD, zatrudniającą ponad 22 tys. pracowników w 500 oddziałach w 100 krajach.

Nazwa – Agility (ang. *agility* to zwinność i zręczność) wskazuje sposób działania firmy oparty na sprawnej i szybkiej obsłudze, elastyczności, indywidualnemu podejściu do klienta i partnerstwie. I tak też firmę prezentowała na konferencji prasowej, zorganizowanej z okazji 10-lecia obecności na polskim rynku, Karolina Gasińska-Byczkowska, Country Manager Agility Logistics w Polsce.

W Polsce i na świecie

Szczególnie dynamiczny wzrost na polskim rynku, Agility Logistics odnotowało w latach 2014-2017. W tym czasie firma zwiększyła zysk brutto, z blisko 3,5 mln w 2014 do 6,5 mln w 2017 r.

Siedziba Agility Logistics mieści się we Wrocławiu, a drugie biuro znajduje się w Warszawie. Firma obsługuje też porty morskie w Gdyni i Gdańsku oraz warszawski port lotniczy. W Polsce Agility specjalizuje się przede wszystkim w międzynarodowej spedycji lotniczej, morskiej i drogowej, a od dwóch lat świadczy tak-

że usługi frachtu kolejowego w imporcie i eksporcie. Agility realizuje dostawy pociągami na trzech szlakach łączących Europę z 11 prowincjami w Chinach. Polski zespół Agility Logistics świadczy także specjalistyczne usługi logistyczne

magazynowymi. W tym roku Agility uruchomiło platformę dedykowaną sektorowi MŚP – Shipa Freight, która małym i średnim firmom ułatwia zarządzanie zleceniami transportowymi oraz zapewnia łatwy dostęp do rynków wschodzących.

Na świecie Agility stawia na digitalizację w branży TSL i na wykorzystanie nowoczesnych technologii w ramach łańcuchów dostaw. Od 2017 r. klienci w Polsce mogą korzystać z globalnego systemu Agility Connects.

i transporty dedykowane, głównie dla firm z branży przemysłowej, energetycznej czy automotive.

Na świecie Agility stawia na digitalizację w branży TSL i na wykorzystanie nowoczesnych technologii w ramach łańcuchów dostaw. Od 2017 r. klienci w Polsce mogą korzystać z globalnego systemu Agility Connects, który wspomaga efektywne zarządzanie procesami transportowymi, logistycznymi oraz operacjami

Za jej pomocą klienci mogą np. sprawdzić stawki, zarezerwować transport, dokonać zapłaty oraz śledzić przesyłki morskie i lotnicze we wszystkich krajach świata.

Kierunki rozwoju w Polsce

Celem, jaki sobie stawia Agility Logistics w Polsce w latach 2018-2020, jest utrzymanie dwucyfrowego wzrostu przychodów r./r. Firma będzie nadal ukierunkowana na konsekwentne budowanie pozycji rynkowej jako operatora logistycznego z globalnym, sieciowym zapleczem logistycznym, specjalizującego się w obsłudze rynków wschodzących, w coraz większym stopniu stawiającego na cyfryzację usług logistycznych i wykorzystanie nowoczesnych technologii.

– Mamy ambitne plany rozwoju, które możemy zrealizować tylko dzięki zaangażowaniu naszych pracowników. Chcemy utrzymać tempo rocznego wzrostu zatrudnienia na poziomie 10-15% – zapowiada Karolina Gasińska-Byczkowska. – Naszym hasłem jest „Agility – great place to work”. Będziemy tworzyć przyjazne i rozwojowe miejsce pracy, szczególnie przyjazne dla kobiet, które chciałyby karierę zawodową wiązać z logistyką. Rozwój, satysfakcja, szacunek, otwarta komunikacja, zaangażowanie i motywacja. To wartości, które są dla nas najważniejsze w komunikacji w zespole – podsumowuje. ◀

Krystyna Koch



Karolina Gasińska-Byczkowska
Country Manager Agility Logistics w Polsce

WIN z AsstrA

Międzynarodowa grupa kapitałowa AsstrA-Associated Traffic AG, jako świadomy i dojrzały dostawca usług transportowo-logistycznych, ambitnie rozwija swoją działalność angażując się w członkostwo w różnych globalnych stowarzyszeniach branżowych zwanych sieciami.



Karol Barańczuk

Sieciami, do jakiej AsstrA dołączyła ostatnio, jest organizacja WIN (Worldwide Independent Network). AsstrA Russia, wchodząca w skład grupy kapitałowej AsstrA-Associated Traffic AG, stała się oficjalnym przedstawicielem światowej niezależnej sieci logistycznej WIN w Rosji. Stowarzyszenie założone w 1999 r. reprezentuje grupę partnerów, których biura znajdują się w 72 krajach.

Obiecujące spotkanie

W dniach 26-29 maja br. w Zurychu odbyło się doroczne spotkanie GSM (General Sales Meeting) członków sieci WIN, na którym AsstrA Russia reprezentował Karol Barańczuk, kierownik Działu Dostaw Drobnicowych, w którego skład wchodzi również zarządzanie frachtem lotniczym. Podczas konferencji opowiedział o atutach AsstrA i oferowanych usługach. Także przeprowadził liczne spotkania bilateralne.

– Dzięki specjalnej aplikacji, która umożliwiła członkom konferencji wcześniejsze „umówienie się” na spotkania,

wszystkie spotkania przebiegały niezwykle sprawnie. Przeprowadziłem wiele ciekawych i obiecujących spotkań. Obecnie ciężko mówić o konkretnych rezultatach rozmów, aczkolwiek już kilka dni po konferencji otrzymaliśmy zapytania m.in. na przewozy z Holandii, z Singapuru, Filipin, Litwy oraz

nich projektów frachtu lotniczego, m.in. przewozy z Cypru na Litwę, czy z Hiszpanii do krajów WNP oraz z Hiszpanii do Chin.

– Członkostwo w sieci WIN potwierdza status AsstrA jako wiarygodnego partnera biznesowego i znacząco rozsze-

Dołączając do nowych stowarzyszeń, AsstrA poszerza nie tylko zasięg geograficzny, grono klientów i ofertę usługową. To również sposób na poszerzenie palety swoich mocnych stron.

na transporty do krajów WNP – stwierdził Karol Barańczuk.

Razem można więcej

Jak podkreślił ekspert AsstrA, sieć WIN to grupa sprawdzonych partnerów, współpraca z którymi może przełożyć się na realny sukces. Do tej pory grupa kapitałowa we współpracy z WIN zrealizowała kilka uda-

nych geografii naszej obecności, co pozwala oferować najkorzystniejsze stawki i najkrótszy czas dostawy do ponad 70 krajów. Brak biura w danym państwie już nie stanowi problemu. Członkostwo w różnych stowarzyszeniach jest niezwykle rozwojowe. Razem można znacznie więcej. To również sposób na poszerzenie palety naszych mocnych stron – konstatuje Karol Barańczuk. ◀

OBNIŻ KOSZTY PALIWA DO 27% Z SERWISEM E100 NETTO

- VAT
- Zwrot z 28 państw
- Fakturowanie netto
- AKCYZA
- Zwrot z 7 państw
- Szybki zwrot z Belgii, Francji i Słowenii



48 58 500 22 00



www.e100.eu



E100
NETTO

Połączenia w ramach globalnej sieci Air & Sea Logistics pomiędzy Ameryką Łacińską a resztą świata, w tym z Europą, są optymalizowane dzięki usłudze frachtu lotniczego, łączącej przez lotnisko w Miami na Florydzie

Ameryka Łacińska łakomym kąskiem

Od lat działalność biznesową w obu Amerykach rozwija Dachser. W 2009 r. firma weszła na chilijski rynek jako przedsięwzięcie joint venture, a parę tygodni temu nabyła wszystkie udziały w spółce, w ramach której prowadzi działalność w Chile.

Wymianę handlową pomiędzy Europą a Ameryką Dachser świadczy w ramach obszaru biznesowego Air & Sea Logistics. Są to wyspecjalizowane usługi z zakresu transportu lotniczego i morskiego o globalnym zasięgu. Kompleksowa oferta obejmuje m.in. konsolidację transportów, przewozy bezpośrednie i czarterowe, usługi magazynowe, usługi ekspresowe i kurierskie oraz planowanie transportu.

25 oddziałów do 2020 r. w USA

Jak dotąd najwięcej oddziałów w obu Amerykach Dachser posiada na terenie Stanów Zjednoczonych, bo aż 13. Z punktu widzenia operatora logistycznego to niezwykle atrakcyjne miejsce do prowadzenia biznesu, gdyż wymiana handlowa między naszym krajem a Stanami Zjednoczonymi dynamicznie rośnie. Zainteresowaniem klientów Dachser Polska cieszą się w szczególności cargo lotnicze i transport pełnokontenerowy w eksporcie oraz drobnica morska (LCL) w imporcie.

Dwa lata temu Dachser Air & Sea Logistics uruchomił biura w Minneapolis (tamtejsze lotnisko jest jednym z 20 największych w USA i obsługuje ogromną liczbę przelotów międzynarodowych) i Baltimore oraz rozbudował oddział w Los Angeles. Wcześniej powstały placówki w Chicago, St. Louis i Cincinnati, (środkowo-zachodnie Stany Zjednoczone) oraz w Nowym Jorku i Bostonie (północno-wschodnia część kraju). Do 2020 r. Dachser planuje otworzyć 25 oddziałów w 11 lokalizacjach w USA. Dzięki temu sieć drogowa w Europie zostanie połączona z usługami transportu powietrznego i morskiego.

daje Dachser dostęp do największego na Wschodnim Wybrzeżu morskiego terminala kontenerowego, dwunastu terminali publicznych i pięciu prywatnych.

Także drobnica morska

Dostęp do portów jest bardzo ważny, gdyż cały czas Dachser rozwija połączenia morskie. Tylko w tym roku do harmonogramu przesyłek przewozów drobnicy morskiej (LCL) z Bremy dodał cotygodniowe połączenia do takich miast w Stanach Zjednoczonych jak Los Angeles, Nowy Jork, Chicago, Boston, Houston, Atlanta, Char-

Wymianę handlową pomiędzy Europą a Ameryką Dachser świadczy w ramach obszaru biznesowego Air & Sea Logistics. Są to wyspecjalizowane usługi z zakresu transportu lotniczego i morskiego o globalnym zasięgu.

Jeśli chodzi o lokalizację oddziałów, to Dachser bierze pod uwagę miejscach o strategicznym położeniu. Na przykład oddział w Baltimore mieści się w pobliżu Portu Morskiego im. Helen Delich Bentley, gdzie znajduje się jeden z najważniejszych morskich terminali kontenerowych w USA, obsługujący ok. 10 mln ton ładunków rocznie. Jest to jeden z dwóch portów Wschodniego Wybrzeża mogących przyjmować statki klasy Post Panamax. Odgrywa on istotną rolę w amerykańskim przemyśle motoryzacyjnym, nazywany jest też „bramą do Środkowego Zachodu” – regionu, w którym Dachser notuje w ostatnim czasie bardzo duże wzrosty. Położenie oddziału w pobliżu portu w Baltimore

lotte (USA). Inna cotygodniowa linia funkcjonuje na trasie z Szanghaju do Santos w Brazylii. Ponadto uruchomiono połączenia z Antwerpii do Veracruz (Meksyk).

Usługa LCL cieszy się popularnością, gdyż polega na właściwym połączeniu konsolidacji przesyłek i regularnych, stałych kursów. Dzięki temu klienci zyskują sprawne planowanie, lepiej dopasowane czasy tranzytu oraz większą przejrzystość całego procesu.

Do Ameryki Łacińskiej poprzez Miami

Połączenia w ramach globalnej sieci Air & Sea Logistics pomiędzy Ameryką

Zainteresowaniem klientów Dachser Polska cieszą się w szczególności cargo lotnicze i transport pełnokontenerowy w eksporcie oraz drobnica morska (LCL) w imporcie

Łacińską a resztą świata, w tym z Europą, są optymalizowane dzięki usłudze frachtu lotniczego, łączącej przez lotnisko w Miami na Florydzie. Dachser usługę tę oferuje od 2015 r. Dzięki niej operator sprawnie konsoliduje fracht lotniczy z Europy, Azji oraz Ameryki Północnej i oferuje regularne usługi transportowe do wszystkich głównych portów lotniczych w Argentynie, Brazylii, Chile, Kolumbii, Meksyku i Peru. Własna kontrola przesyłek w punktach przeładunkowych w Miami pozwala na zapewnienie przez operatora wysokiego poziomu jakości usług, a konkurencyjne ceny i elastyczność usług sprawiają, że klienci są zadowoleni.

Warto dodać, że międzynarodowe lotnisko w Miami odgrywa coraz większą rolę w globalnym handlu oraz jest głównym punktem przeładunkowym na Karaiby i do Ameryki Łacińskiej, do których w ostatnich latach transport lotniczy dynamicznie rośnie. Jest to największy port lotniczy w Stanach Zjednoczonych, przez który w 2014 r. przetransportowano 1,9 mln ton przesyłek i 9. wśród lotnisk na świecie. Lotnisko w Miami posiada naj-

Chile jest jednym z najbardziej stabilnych państw i najsilniejszych gospodarek w Ameryce Południowej oraz odgrywa kluczową rolę w wewnątrzamerykańskim handlu wzdłuż wybrzeża Pacyfiku.

większą liczbę regularnych lotów do Ameryki Łacińskiej. Około 80% tego frachtu lotniczego trafia na południe kontynentu.

Dlaczego Chile?

Rozwój działalności na chilijskim rynku jest bardzo ważny w strategii biznesowej Dachser. – *Chile jest jednym z najbardziej stabilnych państw i najsilniejszych gospodarek w Ameryce Południowej oraz odgrywa kluczową rolę w wewnątrzamerykańskim handlu wzdłuż wybrzeża Pacyfiku. Chcemy wzmocnić tam naszą obecność i ściśle zintegrować Dachser Chile z naszą globalną siecią logistyczną* – wyjaśnia Guido Gries, dyrektor zarządzający Dachser Air & Sea Logistics w Amerykach.

Chile utrzymuje ścisłe relacje gospodarcze i handlowe z Argentyną, Brazylią, Azją, Oceanią oraz z Europą. Z tego państwa eksportowana jest głównie miedź, ryby, owoce, papier, wino i minerały. Obecnie dyrektorem zarządzającym Dachser Chile jest Frank Habermann, który pracuje w branży logistycznej od 27 lat, a do oddziału operatora w tym kraju dołączył w 2013 r.

– *Zapewniamy naszym klientom pełen zakres usług: transport lotniczy i morski z profesjonalną odprawą celną, usługi magazynowe oraz usługi tworzące wartość dodaną, a także transport ciężki i specjalistyczny, jak np. dla branży górniczej, która stanowi znaczną część gospodarki Chile* – mówi Frank Habermann. ◀

Pierwsze w regionie

25 czerwca, w Bogocie (Kolumbia) odbyła się inauguracja otwarcia pierwszego w regionie Centrum Logistycznego (LCC) dla Logistyki Zintegrowanej w Południowej i Centralnej Ameryce, Kuehne + Nagel. Nowy hub jest kolejnym krokiem w ramach poszerzania oferty rozwiązań typu end-to-end.

Podążając za zwiększającym się zapotrzebowaniem na logistykę zintegrowaną oraz szczupłe i napędzane popytem łańcuchy dostaw w Ameryce Południowej i Środkowej, nowe Centrum Kontroli Logistycznej zostało stworzone by gwarantować cyfrowe zarządzanie łańcuchem dostaw w dzielonym środowisku. Centrum Kontroli w Bogocie będzie zapewniać Klientom Kuehne + Nagel szyte na miarę rozwiązania zorientowane na efektywność kosztową, optymalizację złożoności łańcucha dostaw oraz zwiększenie ich wydajności.

Strategicznie usytuowane w Bogocie i obsługiwane przez dedykowanych ekspertów Centrum Kontroli posiada w pełni zintegrowane z globalną siecią Centrów Kontroli Kuehne + Nagel standardy procesowe oraz rozwiązania oparte o najnowszą technologię. – *Nowe Centrum Kontroli przyniesie szczególną korzyść globalnym korporacjom o złożonych, międzynarodowych łańcuchach dostaw. Cieszymy się, iż możemy dalej rozwijać współpracę z wiodącymi partnerami z takich rynków jak far-*



Inauguracja otwarcia pierwszego w Bogocie Centrum Logistycznego (LCC) dla Logistyki Zintegrowanej w Południowej i Centralnej Ameryce

maceutyka, opieka zdrowotna oraz przemysł kosmetyczny, co jest możliwe dzięki zmodernizowanej infrastrukturze oraz zoptymalizowanej konfiguracji serwisów i zespołów związanych z obsługą klienta – stwierdził Ingo Goldhammer, prezes Kuehne + Nagel w Ameryce Południowej i Środkowej.

Dzięki włączeniu dziewiątego Centrum Kontroli do globalnej sieci logistyki zintegrowanej, Kuehne + Nagel będzie mogło sprawniej wykorzystywać innowacyjne rozwiązania z zakresu łańcucha dostaw, również wśród rosnącej liczby klientów w Ameryce Południowej i Środkowej. ◀

Pomiędzy Polską i USA

Na liście 10 najważniejszych partnerów handlowych Polski (obok Niemiec, Wielkiej Brytanii, Włoch, Holandii, Francji, Czech, Szwecji, Hiszpanii i Rosji) są Stany Zjednoczone. Wśród państw spoza Unii Europejskiej zajmują one miejsce trzecie (po Chinach i Rosji). W 2017 r. obroty handlowe pomiędzy Polską a USA wyniosły prawie 12 mld USD (o ponad 20% więcej niż w roku poprzednim). Były to najlepsze wyniki w historii polsko-amerykańskiej wymiany handlowej.

Jak wynika z danych Foreign Trade Division, U.S. Census Bureau, wartość polskiego eksportu do USA w ubiegłym roku wyniosła 7,11 mld USA (wzrost o 1,15 mld USD w stosunku do roku poprzedniego), z kolei wartość importu z USA do Polski opiewała na kwotę 4,53 mld USD (o 87 mln USD więcej niż w poprzednim roku).

Fracht FWO organizatorem dostaw

Według danych Ministerstwa Rozwoju, w 2017 r. z Polski do USA eksportowano głównie środki transportu (23%), elektronikę i sprzęt komputerowy (13,5%), maszyny z wyjątkiem elektrycznych (13%), produkty żywnościowe (7,6%), sprzęt elektryczny, urządzenia i komponenty (7,5%), meble i wyposażenie (5,6%) oraz inne produkty (o wartości 2,1 mld USD). Z kolei polski import z USA w 2017 r. dotyczył głównie środków transportu (30%), elektroniki i sprzętu komputerowego (14%), maszyn z wyjątkiem elektrycznych (10%), chemikaliów (7%), innych o wartości 1,8 mld USD.



Operator obsługuje transporty wszystkich wyżej wymienionych grup towarowych w zakresie frachtu morskiego i lotniczego, zarówno w imporcie jak i eksporcie, a także dostawy door-to-door na terenie USA

Jednym z bardziej znaczących spedytorów w obsłudze i organizacji dostaw towarów pomiędzy Polską a USA jest Fracht FWO Polska, który w ten sposób od kilkunastu lat wspiera rozwój polskiego biznesu na amerykańskim rynku. Operator obsługuje transporty wszystkich wyżej wymienionych grup towarowych w zakresie

frachtu morskiego i lotniczego, zarówno w imporcie jak i eksporcie, a także dostawy door-to-door na terenie USA. Warto przy tym wspomnieć, że Fracht FWO jako lokalny operator kolejowy w Stanach Zjednoczonych posiada własny tabor specjalistycznych wagonów do transportu ładunków ciężkich, co znacznie upraszcza organizację transportu i poszerza możliwości w zakresie wykorzystania tej gałęzi transportu w USA i Kanadzie.

W tym roku Fracht FWO Polska został uhonorowany Nagrodą Uznania przez Konsulat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Nowym Jorku za zaangażowanie i znaczący wkład w polsko-amerykańskie partnerstwo gospodarcze.

Na rzecz rozwoju partnerstwa

W działalność na rzecz rozwoju partnerstwa polsko-amerykańskiego wpisuje się zapoznanie amerykańskich menedżerów z zasadami funkcjonowania polskiego rynku. Jako przykład niech posłuży majowa wizyta w firmie grupy 19 słuchaczy programu MBA Global Leadership Executive z Naveen Jindal School of Management



W maju Fracht FWO gościł grupę 19 słuchaczy programu MBA Global Leadership Executive z Naveen Jindal School of Management działającej przy University of Texas w Dallas, USA. Jej celem było poznanie polskiego rynku i zasad obsługi wymiany handlowej pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonymi

Ernst&Young, Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu czy Akademii Leona Koźmińskiego. W ich gronie byli managerowie z kilkunastoletnim doświadczeniem zawodowym, którzy reprezentują koncerny amerykańskie i znane globalne firmy. W warszawskiej siedzibie Fracht FWO Polska od managerów firmy dowiedzieli się jak działa polski rynek usług spedycyjno-logistycznych, jak operator buduje swoją przewagę konkurencyjną w Polsce i w Europie Środkowo-Wschodniej.

Jednym z bardziej znaczących spedytorów w obsłudze i organizacji dostaw towarów pomiędzy Polską a USA jest Fracht FWO Polska.

działającej przy University of Texas w Dallas, USA. Jej celem było poznanie polskiego rynku, a także zasad obsługi wymiany handlowej pomiędzy naszym krajem a Stanami Zjednoczonymi.

Każdego roku słuchacze MBA Global Leadership Executive University of Texas w Dallas wybierają jeden kraj, do którego udają się z wizytą, aby poznać wybrany rynek, zasady konkutowania i funkcjonowania gospodarki, a także jego kulturę. W tym roku wytypowali Polskę, gdzie otrzymali zaproszenia do odwiedzenia kilku firm, instytucji i uczelni. Jedną z nich był Fracht FWO Polska, obok

cyjno-logistycznych, jak operator buduje swoją przewagę konkurencyjną w Polsce i w Europie Środkowo-Wschodniej.

– Z pewnością takie spotkania umacniają relacje między naszymi krajami i lepiej rozumiemy zasady funkcjonowania biznesu po obu stronach. Cieszę się z odwiedzin amerykańskich managerów, którzy mogli bliżej poznać nie tylko Fracht FWO w Polsce, ale przede wszystkim nasz kraj i perspektywę rozwoju polsko-amerykańskiej wymiany handlowej – wizytę podsumowuje Andrzej Bułka, dyrektor generalny Fracht FWO Polska. ◀

KK

Wspólny plan Airbusa i DB Schenker

DB Schenker opracował i wdrożył system logistyczny dla linii montażu końcowego Airbusa w Mobile w stanie Alabama. Korzystając z nowego terminalu typu roll-on/roll-off, barki i pogłębionego odcinka rzeki, Airbus może teraz wykorzystywać większe statki transoceaniczne również do śródlądowego transportu komponentów do budowy samolotów A320.

Plan logistyczny wykorzystujący większe statki oceaniczne do międzynarodowego transportu komponentów przeznaczonych do produkcji czterech samolotów miesięcznie Airbus i DB Schenker opracowali wspólnie. DB Schenker we współpracy z lokalnymi wykonawcami wyremontował pirs na terenie zakładu produkcyjnego oraz wybudował nowy hangar lotniczy, co umożliwia dostawy i wykorzystanie podzespołów samolotów *just-in-time*.

Droga wodna zamiast lądowej

Przyjęte przez operatora logistycznego podejście ogranicza drogowy transport podzespołów. W oparciu o doświadczenia Airbusa w Europie, powstała koncepcja zorganizowania transportu drogą wodną zamiast lądową. Plan ten obejmuje w pełni odnowiony dok i pirs oraz nowy hangar. – *Opracowaliśmy rozwiązanie i zorganizowaliśmy projekt* – mówi Tanguy Largeau, Head of Vertical Market Aerospace Americas w DB Schenker, dodając, że w celu realizacji tego wielowymiarowego projektu DB Schenker do współpracy włączył lokalne władze, usługodawców i samego Airbusa.

Airbus po raz pierwszy wykorzystał nowe podejście logistyczne realizując do-

DB Schenker Americas

- ▶ DB Schenker jest jednym z największych dostawców zintegrowanych usług logistycznych w Ameryce Północnej i Południowej. Zatrudnia ponad 10 tys. pracowników w 123 lokalizacjach, a operacje dla klientów prowadzi na łącznej powierzchni ponad 2,5 m².
- ▶ Obecność DB Schenker w Amerykach obejmuje Argentynę, Brazylię, Chile, Kanadę, Gwatemalę, Meksyk, Panamę, Peru, Stany Zjednoczone i Wenezuelę.
- ▶ DB Schenker oferuje transport lądowy oraz lotniczy i morski, a także kompleksowe rozwiązania logistyczne i usługi zarządzania globalnym łańcuchem dostaw z jednego źródła. Posiadając zintegrowanych partnerów w obu Amerykach, operator w optymalny sposób łączy wiedzę na temat lokalnych praktyk wewnętrznych z możliwościami globalnymi.

Innowacyjna koncepcja pomaga Airbusowi zwiększyć wykorzystanie dróg wodnych. Korzysta przy tym z istniejącej infrastruktury, w tym doku, który został zbudowany i był używany podczas II Wojny Światowej.

stawę w maju tego roku. Michael L. Schoenfeld, Senior Vice President and Head of Contract Logistics for Schenker Logistics, twierdzi że ta innowacyjna koncepcja pomaga Airbusowi zwiększyć wykorzystanie dróg wodnych. Korzysta przy tym z ist-

niejącej infrastruktury, w tym doku, który został zbudowany i był używany podczas II Wojny Światowej.

Odpowiedź na problemy Airbusa

– *Współpracując z Airbusem, lokalnymi władzami i dostawcami, opracowaliśmy rozwiązanie, uruchomiliśmy projekt i zorganizowaliśmy go w taki sposób, aby odpowiedzieć na najważniejsze problemy Airbusa* Pierwsze zastosowanie nowego rozwiązania przebiegło bez zarzutu twierdzi Schoenfeld. Dzięki innowacyjnemu partnerstwu szybkie i pozytywne rezultaty projektu mają korzystny wpływ na gospodarki Stanów Zjednoczonych i Europy. Pomogło to zwiększyć zatrudnienie, a jednocześnie stworzyło nowe możliwości biznesowe dla dostawców usług na danym rynku. – *Projekt, w który zaangażowanych było wiele działów DB Schenker, świadczy o przedsiębiorczości naszej organizacji* – mówi Schoenfeld. – *Postawiono przed nami problem biznesowy i dzięki wykorzystaniu specjalistycznej wiedzy z wielu działów naszej firmy znaleźliśmy najlepsze rozwiązanie* – dodaje. ◀



W oparciu o doświadczenia Airbusa w Europie, powstała koncepcja zorganizowania transportu drogą wodną. Plan ten obejmuje w pełni odnowiony dok i pirs oraz nowy hangar

Ożywienie na rynku leasingu widoczne było we wszystkich głównych kategoriach rynku ruchomości: pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 t (+21,1-procentowa dynamika r./r.), maszyn i urządzeń, w tym IT (+21,2%) oraz transportu ciężkiego (17,5%). Finansowanie nieruchomości pozostawało w strefie spadków

Jeszcze lepiej niż przed rokiem

Związek Polskiego Leasingu, reprezentujący polski sektor leasingowy podsumował wyniki branży leasingowej w I połowie 2018 r. W tym okresie sfinansowała ona inwestycje polskich firm o łącznej wartości 38,9 mld zł, przy 19,7-procentowej dynamice rynku r./r. Z roku na rok rośnie udział firm leasingowych w finansowaniu inwestycji firm, szczególnie w ruchomości.

Branża leasingowa ma coraz większy wpływ na tworzenie PKB w Polsce. Relacja wartości inwestycji współfinansowanych przez sektor leasingowy do łącznego PKB w Polsce była na koniec 2017 r. na znacznie wyższym poziomie niż w pozostałych krajach europejskich. Nasze prognozy mówią o wzroście tego wskaźnika z 3,4 do blisko 4% na koniec tego roku – powiedział Andrzej Krzemiński, przewodniczący Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu.

Na koniec czerwca 2018 r. łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej wyniosła 136,8 mld zł, osiągając 25-procentową dynamikę wzrostu w ciągu ostatniego roku. Te dane dowodzą o rosnącej roli branży leasingowej w finansowaniu krajowych inwestycji oraz istotnego znaczenia leasingu dla przedsiębiorstw z sektora MŚP. A chociaż firmy leasingowe udzielają finansowania w postaci leasingu i pożyczki inwestycyjnej, jednak to leasing stanowi główny instrument finansowy oferowany przez branżę. Klienci

firm leasingowych, w ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku, najczęściej finansowali pojazdy osobowe i dostawcze do 3,5 tony (45,6% udziału w strukturze rynku). Na drugim miejscu znalazły się środki transportu

ciężkiego (26,6-procentowy udział) oraz maszyny i inne urządzenia, w tym IT (26,5-procentowy udział). Pozostałe transakcje dotyczyły nieruchomości (0,7%) i finansowania innych aktywów (0,5%).

Udział finansowania branży leasingowej w łącznym PKB Polski



Źródło: ZPL

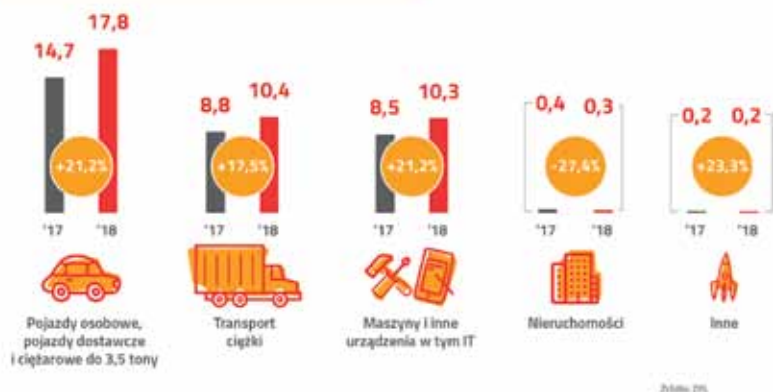
Na koniec czerwca 2018 r. łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej wyniosła 136,8 mld zł, osiągając 25-procentową dynamikę wzrostu w ciągu ostatniego roku.

Trendy w grupach produktów

W pierwszej połowie 2018 r. r. ożywienie na rynku leasingu było widoczne we wszystkich głównych kategoriach rynku ruchomości: pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 t (+21,1-procentowa

Przedstawiając prognozę rejestracji nowych pojazdów osobowych i dostawczych, Marcin Nieplowicz, dyrektor ds. statystyki i monitorowania rynku Związku Polskiego Leasingu, powiedział: – *Dynamika rejestracji nowych OSD może sięgnąć w II półroczu 2018 r. 17,5% r./r., a rzeczywista (czyli po*

Łączne aktywa sfinansowane przez firmy leasingowe w 2017 i 2018 r. (1H, mld zł)



dynamika r./r.), maszyn i urządzeń, w tym IT (+21,2-proc. dynamika r./r.) oraz transportu ciężkiego (17,5-proc. dynamika r./r.). Finansowanie nieruchomości pozostawało w strefie spadków.

Polska branża leasingowa sfinansowała pojazdy lekkie o łącznej wartości 17,8 mld zł, czyli o 21,2% więcej niż przed rokiem, znacząco wspierając wzrost rynku motoryzacyjnego. Nowe pojazdy osobowe i dostawcze są w Polsce rejestrowane głównie na firmy (71,4% udział takich rejestracji w I połowie 2018 według oficjalnych danych). Najsilniejszą grupę wśród nabywców instytucjonalnych stanowią firmy zajmujące się leasingiem/CFM/RC, wyróżniając się 68-procentowym udziałem (w tej grupie nabywców).

uwzględnieniu reeksportu) liczba nowych pojazdów lekkich zarejestrowanych w Polsce w całym 2018 r. może wynieść 562 tys. sztuk. Warto przy tym zaznaczyć, że według danych firmy SAMAR, już obecnie firmy leasingowe są liderem na rynku rejestracji nowych pojazdów i jesteśmy przekonani, że także w II połowie roku utrzymamy tę pozycję.

Drugim najważniejszym dla rynku leasingu segmentem były transakcje dotyczące środków transportu ciężkiego, czyli finansowania takich aktywów jak ciągniki siodłowe, naczepy/przyczepy, pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony, autobusy, samoloty, statki i środki transportu kolejowego. W pierwszej połowie tego roku branża leasingowa podpisała nowe kontrakty na

Związek Polskiego Leasingu

- Organizacja reprezentująca 90% rynku leasingu w Polsce, która zrzesza 29 podmiotów.
- Reprezentuje głównie firmy leasingowe, ale także firmy i organizacje związane z rynkiem wynajmu.
- Prowadzi działania wizerunkowe i edukacyjne na rzecz promowania leasingu, jako narzędzia wspierającego rozwój przedsiębiorczości.
- Na gruncie europejskim Związek jest aktywnym członkiem organizacji Leaseurope, w skład której wchodzi 46 związków z 33 krajów Europy.

środki transportu ciężkiego o wartości 10,4 mld zł, odnotowując 17,5-procentowy wzrost r./r. w tym obszarze i istotne dodatnie dynamiki we wszystkich kategoriach produktowych, raportowanych w ramach tego segmentu (osiągnięto dynamikę na poziomie od 13 do 32%).

– *Poziom finansowania transportu ciężkiego jest uwarunkowany koniunkturą gospodarczą w Unii Europejskiej. Notujemy wciąż wysoki wzrost gospodarczy w strefie euro, ale lokalny szczyt koniunktury mamy*



Nowe pojazdy osobowe i dostawcze są w Polsce rejestrowane głównie na firmy (71,4% udział takich rejestracji w I połowie 2018 według oficjalnych danych). Najsilniejszą grupę, wśród nabywców instytucjonalnych, stanowią firmy zajmujące się leasingiem/CFM/RC, wyróżniając się 68-procentowym udziałem

Klienci firm leasingowych, w ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku, najczęściej finansowali pojazdy osobowe i dostawcze do 3,5 tony (45,6%). Na drugim miejscu znalazły się środki transportu ciężkiego (26,6%) oraz maszyny i inne urządzenia, w tym IT (26,5%).



W pierwszej połowie tego roku branża leasingowa podpisała nowe kontrakty na środki transportu ciężkiego o wartości 10,4 mld zł, odnotowując 17,5-procentowy wzrost r./r. w tym obszarze i istotne dodatnie dynamiki we wszystkich kategoriach produktowych

już za sobą. W ślad za Eurolandem hamuje dynamika naszego eksportu, ale nie wolumenu usług transportowych. To pochodna sukcesu, jaki polskie firmy transportowe odniosły na wspólnym unijnym rynku, stając się liderem całej branży – skomentował Marcin Nieplowicz, prezentując analizy Związku Polskiego Leasingu.

Wymieniając bariery szybkiego rozwoju sektora transportu drogowego, Marcin Nieplowicz zwrócił także uwagę na braki kadrowe oraz pogarszające się otoczenie polityczno-prawne (MiLog w Niemczech, Loi Macron we Francji, procedowana przez KE dyrektywa o pracownikach delegowanych, rosyjskie embargo czy Brexit). Pomimo zmieniającego się otoczenia politycz-

no-prawnego, branża leasingowa zakłada utrzymanie relatywnie wysokiej dynamiki rynku TRK w II połowie 2018 r.

Pomimo zmieniającego się otoczenia polityczno-prawnego, branża leasingowa zakłada utrzymanie relatywnie wysokiej dynamiki rynku TRK w II połowie 2018 r.

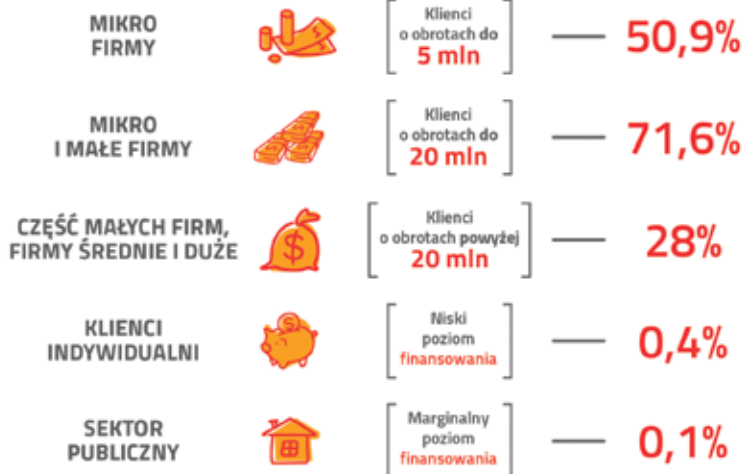
W ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku znacząco wzrosło także finansowanie maszyn i innych urządzeń (w tym IT). Łączna wartość maszyn i urządzeń sfinansowanych

przez branżę leasingową w analizowanym okresie wyniosła 10,3 mld zł i była wyższa o 21,2% r./r. Na bardzo dobry wynik tego segmentu rynku miały wpływ: dobra koniunktura w sektorze przemysłowym, wyraźne przyspieszenie w wydatkowaniu funduszy unijnych (do końca czerwca 2018 r. zaakceptowano projekty unijne stanowiące 57% łącznej puli Polski na politykę spójności) oraz istotne przyspieszenie inwestycji publicznych. – Wyniki produkcji przemysłowej i budowlanki, jak również rekordowo wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych w firmach, pozwalają oczekiwać, że sektor finansowania maszyn pozostanie głównym motorem wzrostu całego rynku leasingu w 2018 r. (+20%) – dodał Marcin Nieplowicz.

Przed wszystkim mikro i małe firmy

Szacunki Związku Polskiego Leasingu pokazują, że największą, bo liczącą ok. 71,6% grupę korzystających z leasingu stanowią klienci o obrotach do 20 mln zł. Do niej zaliczane są mikro i małe firmy.

Struktura klientów firm leasingowych Szacunek



Źródło: ZPL

28% stanowią klienci o obrotach powyżej 20 mln zł, a klienci indywidualni 0,4%. Finansowanie sektora publicznego pozostaje marginalne.

40% małych przedsiębiorstw korzysta lub w przeszłości korzystało z leasingu, a 81% korzystających z leasingu jest zadowolonych z tej formy finansowania¹. Takie wnioski płyną z badania zrealizowanego przez CBM INDICATOR, na ogólnopolskiej próbie firm o obrotach nie przekraczających 5 mln zł. Jest to jednocześnie grupa, która ma najbardziej utrudniony dostęp do zewnętrznego finansowania.

– 62% małych firm, aktualnie wykorzystujących leasing twierdzi, że jest on elastyczniejszą formą finansowania niż kredyt (dla kredytu analogiczny wskaźnik wyniósł tylko 8%). 59% firm aktualnie wykorzystujących leasing uznało, że jest on tańszą formą finansowania niż kredyt (dla kredytu

¹ Raport INDICATOR – Małe firmy o usługach finansowych 2018. Ogólnopolska próba firm o rocznych obrotach nie przekraczających 5 mln PLN, n=967. Konferencja prasowa ZPL. 31.07.2018

Struktura finansowania przedmiotów



Źródło: ZPL

analogiczny wskaźnik wyniósł zaledwie 8%) – skomentował prof. Jan Garlicki, dyrektor generalny Centrum Badań Marketingowych INDICATOR.

Leasing jest postrzegany, jako bezpieczniejszy (uznaje tak 64% aktualnie korzystających) i bardziej przyjazny dla przedsiębiorców niż kredyt (takie zdanie wyraziło 66% małych firm). Dla kredytu te wskaźniki wyniosły odpowiednio 8 i 7%. Do najważniejszych czynników istotnych przy wyborze firmy leasingowej respondenci zaliczyli: ofertę cenową (73% firm oceniło, że miało to duży lub bardzo duży wpływ), otwartość na negocjacje (69%) oraz szybkość podejmowania decyzji (67%).

Perspektywy na ten rok

Według kwartalnego odczytu badania koniunktury branży leasingowej, realizowanego wśród osób odpowiedzialnych za

sprzedaż w firmach leasingowych zrzeszonych w ZPL, w III kwartale 2018 r. ankietowane firmy oczekują nieznacznego wzrostu zatrudnienia oraz ustabilizowania jakości portfela. Jednocześnie firmy spodziewają się przyspieszenia aktywności sprzedażowej i wyższego poziomu finansowania dla wszystkich trzech głównych grup środków trwałych na rynku nieruchomości. Najlepsze perspektywy rysują się dla finansowania pojazdów lekkich oraz maszyn i IT. W dalszej kolejności wskazywane są wzrosty w zakresie finansowania środków transportu ciężkiego. Najniższą dynamikę wzrostu w III kw. br. powinien uzyskać sektor finansowania nieruchomości.

Rok 2018 będzie szóstym rokiem z rzędu z dwucyfrowym tempem rozwoju. Dynamika rynku leasingu w tym czasie na poziomie 22,7% będzie zgodna z prognozowanym wzrostem inwestycji prywatnych i scenariuszem rozwoju gospodarczego

w Polsce. Na koniec roku łączne finansowanie branży może przekroczyć 83 mld zł. Planowane wejście w życie, z dniem pierwszego stycznia 2019 r., zmian podatkowych dotyczących aut firmowych może przyczynić się do istotnego wzrostu wolumenu finansowanych aut osobowych, szczególnie w IV kw. 2018. Dynamika ta będzie jednak ograniczona przez możliwości podażowe importerów pojazdów. Struktura wzrostu gospodarczego, wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych oraz przyspieszenie wykorzystania funduszy unijnych powodują, że finansowanie maszyn pozostanie długoterminowym, głównym motorem rozwoju całej branży leasingowej. A istotnym aktywem finansowanym przez firmy leasingowe, z uwagi na rosnący wolumen przewozów i dalszy wzrost gospodarczy w strefie euro, pozostaną pojazdy ciężarowe. ◀

EH



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: handlowy@colian.pl, www.colianlogistic.pl

Uwolnij gotówkę z wystawionych faktur

Warunki ekonomiczne, w których funkcjonują przedsiębiorstwa branży TSL, nie należą do najłatwiejszych. Duży wpływ na kondycję sektora mają zmiany koniunkturalne i sytuacja makroekonomiczna Polski. Przed firmami stoi nie lada wyzwanie – poszukiwanie nowych, prostych i tanich narzędzi utrzymania płynności finansowej.



Maciej Drowanowski

Firmy transportowe coraz częściej sięgają po alternatywy bardziej elastyczne i dopasowane do ich potrzeb – w myśl zasady, że czas to pieniądz. Dzięki temu zyskują środki finansowe niezbędne do opłacenia bieżących zobowiązań, co z kolei przekłada się na płynną współpracę i daje przewagę negocjacyjną podczas zawierania umów z nowymi kontrahentami. Sprzedaż wystawionych faktur z odroczone terminami płatności to swoisty akcelerator rozwoju działalności branży TSL. Zapewnia ciągły dostęp do środków finan-

Sprzedaż faktur daje przedsiębiorcom poczucie bezpieczeństwa, ogranicza ryzyko niewypłacalności kontrahentów. Dzięki temu przewoźnicy chętniej obniżają ceny swoich usług, stają się bardziej elastyczni, co owocuje zwiększeniem liczby nowych kontraktów.

Rosnący rynek mikrofaktoringu

Polska, z racji położenia w Europie, jest świetnym pomostem pomiędzy Wschodem a Zachodem i idealnym miejscem

Monevia

- Polska firma o ugruntowanej pozycji w sektorze bieżącego finansowania mikro, małych i średnich przedsiębiorstw.
- Wykorzystuje środowisko online i zaawansowane nowe technologie, w tym własną innowacyjną Platformę Monevia, która stanowi w pełni funkcjonalny system (tzw. FinTech), obsługujący należności.
- Rozwiązanie to umożliwia sprzedaż faktur przed terminem wymagalności, a prosty i intuicyjny panel pozwala klientom zarządzać wierzytelnościami 24h na dobę. Więcej informacji: monevia.pl.

Monevia to firma faktoringowa o ugruntowanej pozycji na rynku finansowania mniejszych podmiotów i podmiot wyspecjalizowany w finansowaniu sektora TSL.

sowych, niezbędny do dalszego inwestowania i zwiększenia przewagi konkurencyjnej. Zamrożona w fakturach gotówka może zostać szybko wypłacona i wykorzystana do wypracowania większego zysku.

do budowania centrów dystrybucyjnych. Taka sytuacja powoduje, że branżę tę cechuje duża konkurencja. Walka o klienta wiąże się z ciągłym obniżaniem marży oraz wydłużaniem terminów płatności. Jeśli należność nie wpłynie na czas lub gotówka potrzebna jest natychmiast, a klient prosi o odroczenie zapłaty, to trudno jest utrzymać płynność finansową. Dodatkowo, nasilające się w ostatnich miesiącach problemy kadrowe stanowią dla przewoźników spore wyzwanie na miarę „być albo nie być”.

Monevia – jako firma faktoringowa o ugruntowanej pozycji na rynku finansowania mniejszych podmiotów i podmiot wyspecjalizowany w finansowaniu sek-

tora TSL – utrzymuje wysoką dynamikę rozwoju biznesu, m.in. właśnie dzięki zaspokajaniu potrzeb przedsiębiorców tego sektora gospodarki. W 2017 roku Spółka wsparła finansowo polskie mikro- i małe przedsiębiorstwa na blisko 60 mln zł, zwiększając skalę działalności o 70%. Jednocześnie polski rynek mikrofaktoringu może się w najbliższych latach zwielokrotnić, a Monevia ma ambicję rosnąć jeszcze szybciej.

– W całym 2018 roku możemy przekroczyć już próg 100 mln zł wartości zakupionych faktur. Spodziewamy się, że aż 70% z nich będzie pochodziła od małych firm transportowych. Nasi klienci z branży TSL zlokalizowani są głównie w województwach



Transakcje w Monevii ograniczone zostały do minimum formalności, dzięki czemu oszczędza się czas, zyskuje większą elastyczność i mobilność. Przedsiębiorcy sami decydują, jakie faktury chcą sprzedać i mogą to zrobić w dowolnym momencie

Platforma Monevia, dostępna 24/7, wspiera przedsiębiorców w zarządzaniu płynnością finansową. Klienci szybko i łatwo mogą sprzedawać swoje faktury (już od 700 PLN lub 200 euro), a gotówkę otrzymują nawet w dniu ich wystawienia.



mazowieckim, śląskim i wielkopolskim – mówi Maciej Drowanowski, prezes zarządu Monevia Sp. z o.o.

Już w dniu wystawienia faktur

Sprzedaż faktur przez małe firmy transportowe wydaje się naturalnym ruchem w ciągle zmieniających się warunkach ekonomicznych. Przy średniej wartości faktury około 3 tys. zł i średnim terminie płatności między 45 a 60 dni, podmiotom tym brakuje gotówki na bieżącą

transportowej najważniejszej. Spełniamy tę potrzebę – w przyjazny, łatwy i szybki sposób – przelewając gotówkę na konto klienta już tego samego dnia, co wygenerowana transakcja na naszej platformie – podkreśla Maciej Drowanowski.

W systemie Split Payment

Dla Monevii liczy się przede wszystkim ocena wiarygodności samej transakcji, dzięki czemu jej oferta idealnie zaspokaja potrzeby firm nawet o słabszej kondycji

nie na ich sytuację finansową. Spodziewam się, że w kolejnych miesiącach ten odsetek zdecydowanie się zwiększy – mówi Maciej Drowanowski. W obliczu zmian w systemie rozliczeniowym sprzedaż faktur wydaje się dużą szansą dla małych firm. To nowoczesne źródło dodatkowego kapitału, które pozwala przedsiębiorcom swobodnie podejmować decyzje biznesowe i wpływać na swoją rentowność. Transakcje w Monevii ograniczone zostały do minimum formalności (bez długoterminowych umów współpracy czy wielostronicowych dokumentów), dzięki czemu oszczędza się czas, zyskuje większą elastyczność i mobilność. Przedsiębiorcy sami decydują, jakie faktury chcą sprzedać i mogą to zrobić w dowolnym momencie. To narzędzie pomagające ograniczać koszty działalności i dopasować się do wymagań kontrahentów (płatników faktur).

Zarządzanie wierzytelnościami w zmiennym otoczeniu rynkowym nie jest proste. Ale wystarczy przeanalizować swoje potrzeby i strukturę należności, by wiedzieć jak regulować płynność



W najbliższym czasie spodziewany jest wzrost zapotrzebowania na dodatkowe finansowanie, m.in. w związku z nowym systemem rozliczania VAT, który wszedł od 1 lipca br.

Sprzedaż faktur daje przedsiębiorcom poczucie bezpieczeństwa, ogranicza ryzyko niewypłacalności kontrahentów. Dzięki temu przewoźnicy chętniej obniżają ceny swoich usług, stają się bardziej elastyczni, co owocuje zwiększeniem liczby nowych kontraktów.

działalność – zakup paliwa, płatności dla pracowników czy ZUS. Jednocześnie kontrahenci nie są skłonni do skracania terminów płatności faktur. Platforma Monevia, dostępna 24/7, wspiera przedsiębiorców w zarządzaniu płynnością finansową. Klienci szybko i łatwo mogą sprzedawać swoje faktury (już od 700 PLN lub 200 euro), a gotówkę otrzymują nawet w dniu ich wystawienia.

– Z naszych obserwacji wynika, że to właśnie możliwość otrzymania gotówki od ręki, nawet w dniu wystawienia faktury, jest dla małych przedsiębiorców z branży

finansowej. W najbliższym czasie spodziewany jest wzrost zapotrzebowania na dodatkowe finansowanie, m.in. w związku z nowym systemem rozliczania VAT, który wszedł w życie 1 lipca br. Okazuje się również, że aż dwóch na trzech mikroprzedsiębiorców niewiele wie o systemie split payment. Z kolei zorientowani w temacie są przekonani, że negatywnie wpłynie na ich sytuację finansową.

– 10% właścicieli firm biorących udział w badaniu – które przeprowadziliśmy na koniec maja – uznało, że wie co to split payment i że rozwiązanie to negatywnie wpły-

finansową. Monevia wspiera finansowo przedsiębiorców nie tylko w okresie zatorów płatniczych. Klienci zarejestrowani na Platformie Monevia często w sprzedaży faktur widzą stałe zewnętrzne źródło finansowania, które łatwo rozliczyć księgowo. Aby obniżyć koszt pozyskania kapitału, warto sprzedawać faktury wystawione na wiarygodnych płatników. Faktor wyceni wówczas transakcję na korzystniejszych warunkach, a pozytywna współpraca wpłynie na ogólne warunki finansowania w przyszłości. ◀

MM

W I półroczu br. liczba niewypłacalności polskich firm wzrosła o 22%, ustanawiając rekord w ogólnej liczbie 511 niewypłacalności, najwięcej w ostatniej dekadzie i o 5% więcej niż w dotychczas najgorszym 2013 r. Procentowe tempo wzrostu (o 46%) liczby niewypłacalności największe było w transporcie

W branży transportowej wydłużeniu ulega obieg należności – a więc i ryzyko

Polski sektor transportu drogowego ma duży, prawdopodobnie największy potencjał w UE. Ta skala działalności sprawia, iż rynek krajowy nawet w dynamicznie rozwijającej się polskiej gospodarce nie jest wystarczający dla branży – stąd oprócz transportowania produktów polskiego eksportu i importu, świadczy ona usługi kabotażowe na rynkach unijnych.



Tomasz Starus

Pomimo swobody świadczenia takich usług, jednego z fundamentów UE, szereg krajów wprowadziło przepisy mające, w ich ocenie, zrównać szanse (i standardy) świadczenia usług na swoim rynku, co z punktu widzenia przewoźników z innych krajów, w tym z Polski, jest elementem ograniczania ich konkurencyjności. To powszechnie znany problem – kwestie związane z płacą minimalną, standardem pracy kierowców oraz procedury biurokratyczne od dawna wskazywane są przez branżę jako bariery wpływające na jej rentowność. Jak zatem obecnie przedstawia się płynność finansowa branży transportowej?

Na podstawie danych z Programu Analiz Branżowych, jaki prowadzimy w Euler Hermes, można ocenić, iż pomimo, a raczej w efekcie wzrostu obrotów

branży jednocześnie zmniejsza się dyscyplina płatnicza odbiorców. To zjawisko obserwowane w wielu branżach, które doświadczają wzrostu wartości zleceń. Wówczas to firmy konkurują o odbiorców, o większy udział w rynku, a jednym z narzędzi jest nie tylko sama cena, ale też warunki sprzedaży – oferowanie odbiorcom (lub tolerowanie) wydłużonych terminów płatności.

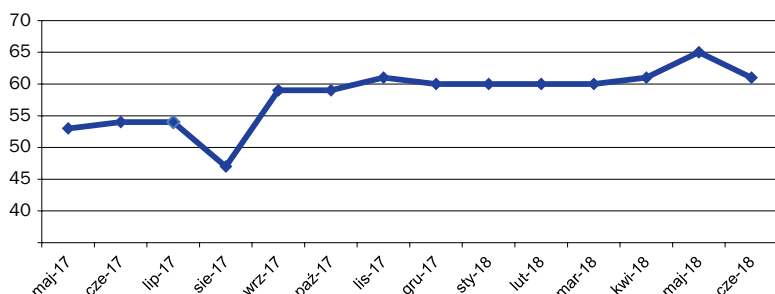
Termin spłaty należności dłuższy o tydzień

W przypadku branży transportowo-spedycyjnej zauważyliśmy w ciągu ostatniego roku wydłużenie się średniego DSO (okres obiegu należności, czyli sumy udzielonego odbiorcy kredytu i opóźnienia w jego spłacie) o tydzień, z 54 dni w połowie ub. roku do 61 dni obecnie.

W przypadku branży transportowo-spedycyjnej w ciągu ostatniego roku wydłużył się średni DSO (okres obiegu należności, czyli sumy udzielonego odbiorcy kredytu i opóźnienia w jego spłacie) o tydzień, z 54 dni w połowie ub. roku do 61 dni obecnie.

Transport i spedycja

Średni okres obiegu należności (dni) na podstawie Programu Analiz Branżowych Euler Hermes



Źródło: Program Analiz Należności Euler Hermes z grupy Allianz

Niestety, ale tolerowanie wydłużonego obiegu swoich należności jest bronią obosieczną, gdyż oprócz zysków w postaci zwiększonych obrotów, stwarza jednocześnie zagrożenie nie tylko wyższych kosztów, ale także większej ekspozycji na ryzyko. Kredytowanie klientów przez dłuższy czas jest bezpieczne tylko w sytuacji ich bardzo dobrej kondycji finansowej. Niemniej z tym ostatnio bywa bardzo różnie, bowiem zaobserwować można, iż w wielu branżach aktualna płynność finansowa uległa pogorszeniu w stosunku do roku ubiegłego, a przede wszystkim w branżach artykułów konsumpcyjnych. Co prawda, nastąpiła poprawa w sektorach inwestycyjnych, lecz jest ona niewielka w stosunku do skali panujących w nich zatorów płatniczych, pomimo bezprecedensowej od lat hossy i wzrostu wartości prac, jak i środków dopływających na rynek budowlany.

Pogorszenie w sektorze dóbr konsumpcyjnych nastąpiło pomimo, a może bardziej w efekcie, wyższych: konsumpcji, popytu, realizowanych obrotów, przy jednocześnie utrzymującej się niskiej ren-

mulacji zysków. Chciałoby się rzec: wypisz, wymaluj analogiczna sytuacja jak w transporcie borykającym się, oprócz wspomnianych wcześniej utrudnień na rynkach zagranicznych, ze wzrostem cen paliw.

Największy, procentowy wzrost liczby niewypłacalności

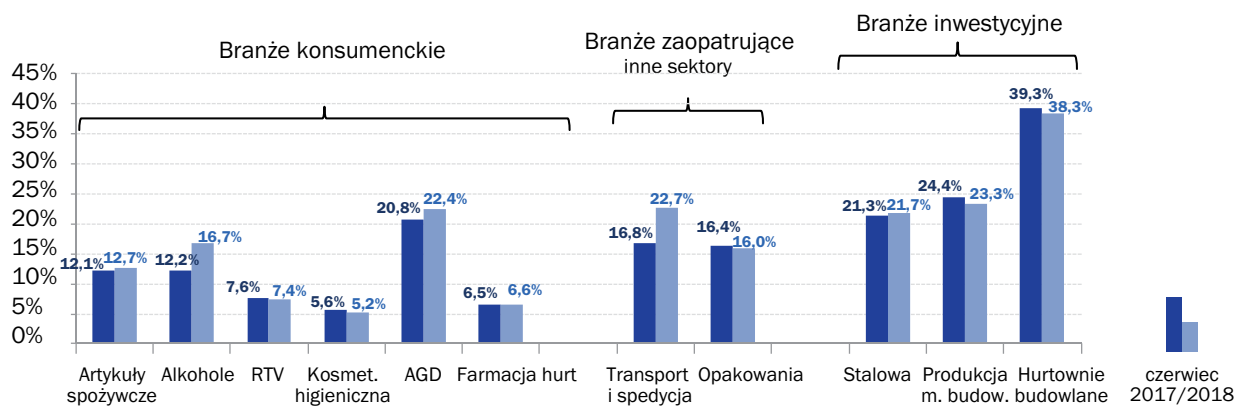
W efekcie wspomnianych czynników, w pierwszym półroczu br. liczba niewypłacalności polskich firm wzrosła aż o 22%, ustanawiając rekord w ogólnej liczbie 511 niewypłacalności, najwięcej w ostatniej dekadzie i o 5% więcej niż w dotychczas najgorszym 2013 r. Procentowe tempo wzrostu (o 46%) liczby niewypłacalności największe było w transporcie. W pierwszym półroczu opublikowano 19 orzeczeń sądów o niewypłacalności firm transportowych, wobec 13 w tym samym okresie roku ubiegłego, co poniekąd wynika także z niskiej bazy statystycznej – generalnie małej liczby upadłości w sektorze jako

Tolerowanie wydłużonego obiegu swoich należności jest bronią obosieczną, gdyż oprócz zysków w postaci zwiększonych obrotów, stwarza jednocześnie zagrożenie nie tylko wyższych kosztów, ale także większej ekspozycji na ryzyko.

towności, a nawet podkopywaniu marż w wyniku zmian prawnych, podatkowych, wzrostu kosztu ponoszonych nakładów. Do tego doszło większe zaangażowanie środków własnych przy jednoczesnym braku analogicznie zwiększającej się aku-

efektu jego wspomnianego rozdrobnienia (procedurę naprawczą lub likwidacyjną ze względu na koszty przeprowadza się w odniesieniu do średnich i większych firm – te małe zazwyczaj znikają bez śladu w statystykach sądowych).

Średni udział należności przeterminowanych w branżach z 3 głównych grup



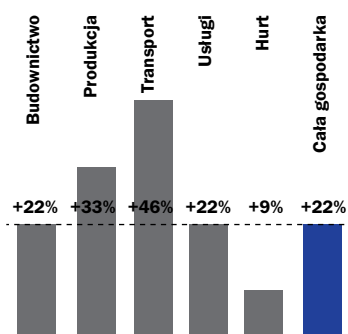
Źródło: Program Analiz Należności Euler Hermes z grupy Allianz



Fot. Volvo

Mniejsze podmioty, a tych jest zdecydowana większość, mają bardzo ograniczone pole manewru w podnoszeniu cen adekwatnie do wzrostu cen paliw, zwłaszcza wobec usługobiorców o dużej skali działalności, większych od nich

Zmiana liczby niewypłacalnych firm (r/r) w poszczególnych sektorach w I półroczu (I-VI 2018 vs. I-VI 2017)



Źródło: Monitor Sądowy i Gospodarczy, dane przeanalizowane przez Euler Hermes z grupy Allianz

Tak jak w każdej branży, również w transporcie kwestia przełożenia wyższych kosztów na podwyżkę cen produkcji lub świadczonych usług nie jest niełatwa. Jedynie w sektorze bardzo wyspecjalizowanych usług transportowych, np. odpadów niebezpiecznych, ich specyfika sprawia, że to świadczący usługi, z racji unikalności swojej oferty, ma silną pozycję przetargową i może w miarę swobodnie dyktować ceny. Oprócz tej niszy na podnoszenie cen bez dużej zwłoki, w miarę wzrostu kosztów, pozwolić sobie mogą generalnie jedynie najwięksi gracze na rynku, mający racjonalne relacje ze swoimi klientami – zazwyczaj umowy przewidujące indeksację cen w stosunku do najważniejszych czynników kosztotwórczych. Mniejsze podmioty, a tych jest zdecydowana większość, mają bardzo

ograniczone pole manewru w podnoszeniu cen adekwatnie do wzrostu cen paliw, zwłaszcza wobec usługobiorców o dużej skali działalności, większych od nich, chociażby wobec dużych sieci handlowych – firm będących głównym świadczeniodawcą (zatrudniających podwykonawców, czyli małe firmy transportowe), czy dużych eksporterów, np. z sektora motoryzacyjnego.

Gdy pracownik dyktuje warunki

Polski sektor transportu drogowego charakteryzuje się dużą fragmentacją, dużą konkurencyjnością i znaczną wrażliwością na czynniki zewnętrzne. Kilka lat temu, poniósł on już znaczne straty z powodu wprowadzenia sankcji UE wobec Rosji, rosyjskiego embarga, konfliktu zbrojnego na Ukrainie, zamkniętego małego ruchu granicznego z Rosją oraz nowych uregulowań prawnych w niektórych krajach UE, jak na przykład płaca minimalna, kary za zakwaterowanie w kabinie samochodu ciężarowego. Polskie firmy transportowe muszą również walczyć o pracowników, którzy podobnie jak w budownictwie, dyktują obecnie warunki, mając możliwość wykonywania podobnej pracy w przedsiębiorstwach transportowych na terenie całej UE.

Poprawa w sektorze transportu i logistyki uzależniona będzie m.in. od dynamiki robót budowlanych współfinansowanych ze środków unijnych na lata 2014-2020 i związanych z transportem materiałów i kruszyw budowlanych, a także z kondycją sektora górniczego. ◀

Tomasz Starus,
członek zarządu Euler Hermes
odpowiadający za ocenę ryzyka



Euler Hermes

- Dostawca rozwiązań w zakresie ubezpieczeń i windykacji należności, gwarancji ubezpieczeniowych i analiz handlowych działający w wielu krajach.
- Na polskim rynku od 1998 r. Firma ta jest częścią międzynarodowej grupy ubezpieczeniowo-finansowej.

W pierwszym półroczu br. liczba niewypłacalności polskich firm wzrosła aż o 22%, ustanawiając rekord w ogólnej liczbie 511 niewypłacalności, najwięcej w ostatniej dekadzie.

Zmiany w leasingu od 2019

– MSSF 16

Od 1 stycznia 2019 r. zaczną obowiązywać nowe regulacje Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej dotyczące leasingu – MSSF 16. Skutkiem czego leasing operacyjny nie będzie już ujmowany przez leasingobiorców stosujących standardy MSR/MSSF pozabilansowo.



Michał Drzastwa

pozostało więc niewiele czasu na analizy zawartych umów leasingowych, ale również umów najmu, dzierżawy oraz innych, które mogą spełniać kryteria leasingu według nowego standardu. Według MSSF 16 umowa leasingu to umowa, która gwarantuje korzystającemu prawo do sprawowania kontroli nad używaniem zidentyfikowanego składnika aktywów przez okres czasu w zamian za opłatę.

W rezultacie nowy standard spowoduje, że niezależnie od rodzaju umowy leasingu (operacyjny, czy finansowy) leasingobiorcy będą zobowiązani ujmować w aktywach prawo do użytkowania danego przedmiotu leasing, a po stronie pasywów – zdyskontowaną wartość przyszłych płatności z uwzględnieniem ewentualnego wykupu przedmiotu umowy. Zamiast ujmowania opłat leasingowych, koszty umów leasingowych będą uwzględniane poprzez amortyzację liniową lub na podstawie innej, systematycznej metody lepiej odzwierciedlającej sposób rozłożenia w czasie korzyści czerpanych przez użytkownika. Amortyzacja praw do użytkowania i odsetki od tego zobowiązania będą wykazywane w rachunku zysków i strat leasingobiorcy.

Konsekwencje dla sektora TSL

MSSF 16 pod pewnymi warunkami dopuszcza uproszczone podejścia do umów krótkoterminowych zawartych na okres do 12 miesięcy oraz umów, których przedmioty mają niską wartość (rekomendacja Komitetu wskazuje maksymalną kwotę 5 tys. dol. w momencie zawarcia umowy leasingu). W takim wypadku korzystający może nie stosować wymagań zawartych w MSSF 16 dotyczących ujmowania, wyceny i prezentacji w sprawozdaniu finansowym krótkoterminowych umów leasingu.



Zmianę standardu w znacznym stopniu odczują spółki sektora TSL, leasingujące aktywa o wysokiej wartości, takie jak: flota lotnicza, pociągi, statki, nieruchomości, ciągniki i naczepy

Zmianę standardu w znacznym stopniu odczują spółki sektora TSL, leasingujące aktywa o wysokiej wartości, takie jak: flota lotnicza, pociągi, statki, nieruchomości, ciągniki i naczepy. Zgodnie z obecnie obowiązującymi wytycznymi nie ma nacisku na wydzielenie usługi od leasingu operacyjnego, ponieważ nie wpływa to znacząco na ujęcie rachunkowe.

Leasingobiorcy będą zobowiązani ujmować w aktywach prawo do użytkowania danego przedmiotu leasing, a po stronie pasywów – zdyskontowaną wartość przyszłych płatności z uwzględnieniem ewentualnego wykupu przedmiotu umowy.

Problematyczne może być również ustalenie prawidłowych wartości samego leasingu. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że usługi leasingodawców przybierają formę kompleksowego świadczenia, obejmującego również usługi ubezpieczenia, serwisu itp. Wejście w życie regulacji nowego standardu MSSF 16 spowoduje konieczność dokonania rozdzielenia tych świadczeń.

Różny wpływ na poszczególne wskaźniki

Nowe rozwiązania MSSF 16 w zakresie prezentowania opłat leasingowych i schematu ich rozpoznawania w ramach nowego standardu, przyczynią się do pogorszenia wskaźnika dźwigni finansowej, spadku efektywności oraz wzrostu sumy bilansowej. Z drugiej strony, wzrośnie wskaźnik EBITDA, ponieważ spółki zamiast kosztów najmu rozpoznają koszty amortyzacji oraz EBIT, gdyż część kosztów związanych z umową leasingu będzie prezentowana w kosztach finansowych. Z dostępnych na rynku wyników badań statystycznych wynika, że średni wzrost zadłużenia oraz EBITDA w branży TSL wyniosą odpowiednio 24% i 20%. Regulacje mają zatem istotny wpływ na umowy z różnymi interesariuszami, takimi jak banki (kovenanty zawierane w umowach kredytowych), pożyczkodawcy (ratingi kredytowe oraz koszty pożyczek), inwestorzy (zmiany zachowań na rynkach finansowych). Można przypuszczać, że w przyszłości czynniki te mogą odgrywać dużą rolę przy wyborze rodzaju finansowania przez firmy. ◀

Michał Drzastwa,
konsultant podatkowy,
ATA Tax Sp. z o.o.

Jak uniknąć problemów z viaToll-em?

Pomimo że automatyczny system poboru opłat viaToll, obowiązuje w Polsce już od 7 lat, korzystanie z niego nadal rodzi wiele pytań, a prawidłowa obsługa urządzenia pokładowego viaBox w dalszym ciągu przysparza kłopotów jego użytkownikom – kierowcom. Jak więc rozpocząć pracę z systemem i na co zwrócić uwagę w codziennym użytkowaniu?



Paweł Stolarski

Elektroniczny system poboru opłat (viaTOLL) jest obowiązkowy dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej. Mogą z niego korzystać również firmy, których flotę stanowią pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, jeśli ich pojazdy często korzystają z „państwowych” autostrad. Pozwala to na płynne pokonywanie bramek.

Jak działa elektroniczny system poboru opłat?

viaTOLL oparty jest na bezprzewodowej komunikacji krótkiego zasięgu. Nad płatnymi drogami w określonych miejscach znajdują się wyposażone w anteny bramownice. Antena pozwala na komunikację między przekaźnikami a zainstalowanym w pojeździe viaBOX-em. To urządzenie pokładowe przesyła zakodowane w nim informacje o pojeździe do przekaźników

znajdujących na bramownicach podczas przejazdu pod nimi.

Każdorazowo, gdy pojazd wyposażony w viaBOX-a przejeżdża pod bramownicą, naliczona zostaje opłata za przejazd konkretnym odcinkiem drogi płatnej. O prawidłowym pobieraniu opłaty kierowca zostaje powiadomiony pojedynczym sygnałem dźwiękowym z viaBOX-a. Proces naliczenia opłaty przebiega w pełni automatycznie, bez potrzeby redukcji prędkości pojazdu, czy też zatrzymywania się.

System viaTOLL działa także na autostradach będących w zarządzie GDDKiA, a pojazdy wyposażone w urządzenia viaBOX mogą korzystać z wyznaczonych pasów elektronicznego poboru opłat. Gdy

taki pojazd zbliża się do bramki w miejscu poboru opłat, ta otwiera się automatycznie.

Aktualnie operatorem systemu jest firma Kapsch Telematic Services. Prowadzi ona również dystrybucję urządzeń viaBOX za pośrednictwem punktów obsługi klienta, które znajdują się np. na stacjach paliw takich firm jak: Orlen, BP, Circle K, czy Shell, a także za pośrednictwem niektórych zrzeszeń przewoźników. Od 3 listopada 2018 r. odpowiedzialność za pobór opłat przejmie Główny Inspektorat Transportu Drogowego, co ma przynieść korzyści w zakresie weryfikacji, jak i samej kontroli prawidłowości wnoszenia opłat.

Od 3 listopada 2018 r. odpowiedzialność za pobór opłat przejmie Główny Inspektorat Transportu Drogowego, co ma przynieść korzyści w zakresie weryfikacji, jak i samej kontroli prawidłowości wnoszenia opłat.



viaTOLL oparty jest na bezprzewodowej komunikacji krótkiego zasięgu. Nad płatnymi drogami w określonych miejscach znajdują się wyposażone w anteny bramownice. Antena pozwala na komunikację między przekaźnikami a zainstalowanym w pojeździe viaBOX-em

Gdzie obowiązuje viaTOLL?

Wykaz odcinków dróg objętych systemem viaTOLL został wskazany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie wykazu dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.

Od 2011 r., wraz z rozbudową sieci tras ekspresowych i autostrad również łączna liczba i długość płatnych odcinków dróg, za które należy wносить opłaty znacznie się zwiększyła, dlatego wspomniane rozporządzenie było już ośmiokrotnie zmieniane.

Stawki opłat

Stawka opłaty elektronicznej, wyrażona w złotych za każdy kilometr przejechany drogami ekspresowymi i autostradami oraz drogami krajowymi określona została w załącznikach nr 3 i 4 do ww. rozporządzenia. Wysokość opłaty zależy od klasy drogi oraz dopuszczalnej masy pojazdu lub łącznej dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów (np. pojazd z przyczepą) i klasy emisji pojazdu.

Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy A i S lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej (2) powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej *(2) co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,40	0,35	0,28	0,20

Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy GP i G lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin (1)			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej (2) powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,32	0,28	0,22	0,16
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej *(2) co najmniej 12 t	0,42	0,37	0,29	0,21
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,32	0,28	0,22	0,16

*(2) Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

Jak określić klasę emisji pojazdu?

Klasa emisji pojazdu może być określona wprost w dowodzie rejestracyjnym pojazdu jako klasa emisji Euro pojazdu (np. Euro 1, Euro 4). Może również figurować w certyfikacie CEMT/ECMT – ECMT Certyfikat Zgodności z Wymogami Technicznymi i Bezpieczeństwa dla Pojazdu Silnikowego, (np. EURO III bezpieczny).

W przypadku pojazdów lekkich z przyczepami, o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej zestawu powyżej 3,5 tony, klasę emisji spalin najlepiej ustalić na stacji diagnostycznej lub bezpośrednio w autoryzowanym salonie sprzedaży. Stosowne wpisy można również znaleźć w dowodzie rejestracyjnym.

Jak uiścić opłatę za korzystanie z dróg?

Istnieją dwa sposoby wnoszenia opłaty. Pierwszy z nich to doładowywanie konta w systemie *pre-pay* (przedpłaconym). Przy tej opcji należy dbać o odpowiedni stan konta i nie dopuścić, aby zszedł on poniżej kaucji umownej, tj. 120 zł. Druga metoda daje możliwość zastosowania systemu z odroczonym terminem płatności

post-pay. Pozwala ona na rozliczenie ww. opłat na podstawie faktury, po okresie korzystania z płatnych odcinków dróg.

W obu przypadkach należy podpisać umowę z operatorem systemu viaTOLL. Do jej podpisania niezbędne są następujące dane i dokumenty:



Gdy pojazd wyposażony w viaBOX-a przejeżdża pod bramownicą, naliczona zostaje opłata za przejazd konkretnym odcinkiem drogi płatnej. O prawidłowym pobieraniu opłaty kierowca zostaje powiadomiony pojedynczym sygnałem dźwiękowym z viaBOX-a

Dla konta przedpłaconego:

1. W przypadku osoby prywatnej: imię i nazwisko, dane kontaktowe (adres, numer telefonu, adres e-mail);

2. dla podmiotów gospodarczych:

- nazwa firmy, adres rejestracyjny, forma prawna, numer NIP, numer i seria dokumentu tożsamości osoby reprezentującej firmę oraz jeden z poniższych dokumentów rejestracyjnych firmy (np. KRS, wpis do Ewidencji Działalności Gospodarczej, kopia wyciągu z rejestru działalności gospodarczej), dowód osobisty lub paszport;
- dowód rejestracyjny pojazdu lub kopia dowodu rejestracyjnego pojazdu;
- kopia dokumentu potwierdzającego klasę emisji EURO (akceptowane są określone, powszechnie stosowane, świadectwa potwierdzające klasę emisji spalin);
- pełnomocnictwo do podpisania umowy (np. w przypadku, gdy umowa zawierana jest na rzecz innego podmiotu/osoby przez osobę);
- informacja o preferowanym sposobie dokonywania opłaty elektronicznej;
- adres korespondencyjny oraz informacje o preferowanym kanale komunikacji, np. numer telefonu komórkowego do otrzymywania SMS-ów i odbierania telefonów.

Dla konta z odroczoną płatnością:

1. Wszystkie powyższe wymienione, a dodatkowo:

zabezpieczenie w formie gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej lub w formie pieniężnej.

Należy pamiętać, że w przypadku wymiany taboru, czy zmian numerów rejestracyjnych pojazdów przypisanych do konkretnej umowy trzeba zaktualizować te dane.



Wysokość opłaty zależy od klasy drogi oraz dopuszczalnej masy pojazdu lub łącznej dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów (np. pojazd z przyczepą) i klasy emisji pojazdu

mniana ustawa przewiduje oddzielne sankcje dla pojazdów złożonych z samochodu osobowego i przyczepy oraz dla pozostałych przypadków, a także sankcje za uiszczenie opłaty w niepełnej wysokości.

Jakie kary dla użytkowników systemu?

Za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej wymierza się karę pieniężną w wysokości 500 zł w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) powyżej 3,5 tony (złożonego z samochodu osobowego o DMC do 3,5 tony oraz przyczepy) i aż 1500 zł dla pozostałych pojazdów. Natomiast za niewprowadzenie do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu lub o liczbie osi pojazdu, a także za używanie

opłaty w układzie 0-1, tzn. środki są na koncie lub urządzenie działa prawidłowo i opłata jest wnoszona albo stwierdza się ich brak lub niewystarczającą wysokość, ewentualnie urządzenie jest np. uszkodzone. W celu uniknięcia kary z uwagi na stwierdzenie awarii urządzenia lub braku komunikacji z bramownicą należy bezzwłocznie zgłosić ten fakt do Centrum Obsługi Klienta telefonicznie, za pośrednictwem e-mail lub listownie na adres korespondencyjny.

Od kar nakładanych przez GITD można się odwołać. Jeśli w toku trwającego postępowania organ na podstawie rzeczywistych dowodów stwierdzi, że kara została nałożona na użytkownika niezgodnie z prawem, wówczas uchyli ją, a wpłacona kwota zostanie zwrócona użytkownikowi.

Najczęstszą nieprawidłowością, z którą się spotykamy, jest ignorowanie przez kie-

Skąd organ kontroli wie, że nie dokonano opłaty?

Operator systemu przekazuje informacje dotyczące stwierdzonych nieprawidłowości do GITD, który z urzędu wszczyna postępowanie administracyjne wobec użytkownika pojazdu. Dodatkowo mobilne jednostki skanują pojazdy i weryfikują online prawidłowość uiszczania opłaty za przejazd płatnymi odcinkami dróg.

W przypadku naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, tj.:

- ▶ braku rejestracji pojazdu w Systemie viaTOLL,
 - ▶ nieodpowiedniej instalacji viaBOX,
 - ▶ nieprawidłowego określenia kategorii pojazdu przy rejestracji,
 - ▶ wjazdu na odcinek płatny bez uiszczenia opłaty,
 - ▶ oraz podobnych przypadkach
- zostają nałożone kary określone w art. 13k Ustawy o drogach publicznych. Wspo-

Organ kontrolny ma możliwość wszczęcia postępowania administracyjnego z tytułu stwierdzonego incydentu w maksymalnym terminie 6 miesięcy od dnia jego zaistnienia.

urządzenia pokładowego niezgodnie z jego przeznaczeniem kara wynosi 250 zł – dla zespołu pojazdów o łącznej DMC powyżej 3,5 tony (złożonego z samochodu osobowego o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy) i 750 zł w pozostałych przypadkach. Co niezwykle istotne, kary wymierza się właścicielowi/użytkownikowi pojazdu samochodowego.

Organ kontrolny ma możliwość wszczęcia postępowania administracyjnego z tytułu stwierdzonego incydentu w maksymalnym terminie 6 miesięcy od dnia jego zaistnienia. Godne podkreślenia jest to, że system analizuje prawidłowość pobierania

rowców sygnału ostrzegającego o niskim stanie konta i kontynuowanie jazdy pod bramownicami. Konsekwencje tego mogą być dotkliwe, ponieważ nawet w przypadku braku na koncie użytkownika symbolicznej „złotówki” kara za brak środków na koncie nakładana jest w pełnej wysokości.

Co nowego w systemie?

W trakcie rozbudowy systemu wprowadzono udogodnienia dla wszystkich zainteresowanych, które mają ułatwić korzystanie z viaTOLL i przestrzeganie przepisów. Zarejestrowani użytkownicy systemu mają możliwość korzystania z Portalu eNota, dostępnego całodobowo przez stronę internetową www.viatoll.pl lub bezpośrednio ze strony enota.viatoll.pl. Opcja ta jest dostępna zarówno dla firm, które zawarły umowę na tryb przedpłacony, jak i dla tych, które wybrały odroczoną płatność. Powiadomienia o wystawieniu noty obciążeniowej są wysyłane na wskazany adres e-mail.

Ponadto, w przypadku systemu pre-pay, posiadacze smartfonów z odpowiednim systemem operacyjnym mają możliwość doładowania konta za pomocą aplikacji viaToll. Aplikację można pobrać bezpłatnie z Google Play lub AppStore. ◀

Paweł Stolarski,

ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP,
www.ocrk.pl



Ustawa o drogach publicznych przewiduje oddzielne sankcje dla pojazdów złożonych z samochodu osobowego i przyczepy oraz dla pozostałych przypadków, a także sankcje za uiszczenie opłaty w niepełnej wysokości



Największa ilość uczestników zarejestrowanych w systemie viaTOLL, bo prawie 82%, rozlicza się za pomocą kont przedpłaconych (pre-pay), co piąty (17,3%) korzysta z kont z odroczoną płatnością (post-pay)

Siedem lat systemu viaTOLL – i co dalej?

Zgodnie z uchwaloną pod koniec ubiegłego roku ustawą, od 3 listopada 2018 r. zarządzanie systemem elektronicznych opłat drogowych viaTOLL, stworzonym i zarządzanym przez firmę Kapsch, przejmie Główny Inspektorat Transportu Drogowego, powołany do kontroli przestrzegania przepisów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i niezarobkowego przewozu osób i rzeczy.

W związku z tym rodzą się pytania – Czy ma dostateczną wiedzę informatyczną? Czy będzie potrafił budować kolejne bramki rejestrujące przejazdy ciężarówek? Oczywiście musi go w tym wspomóc firma doradczą. Nie wiadomo tylko, kiedy przetarg na doradztwo będzie sfinalizowany. A czasu zostało niewiele.

10 mld złotych przez 7 lat

System viaTOLL działa od 7 lat. Od początku swojego istnienia był bardzo efektywnym narzędziem pozyskiwania fundu-

ło więc 7 mld na budowę autostrad i dróg ekspresowych.

– *Rosnące wpływy z systemu są wynikiem kilku czynników. Jednym z podstawowych jest stale rozwijana sieć dróg płatnych* – powiedział Marek Cywiński, dyrektor zarządzający firmy Kapsch Telematic Services, będącej operatorem systemu viaTOLL. I dodał – *Każda złotówka zebrana od przewoźników poruszających się po polskich drogach trafia bezpośrednio do Krajowego Funduszu Drogowego. W ten sposób kierowcy i przedsiębiorcy współuczestniczą w budowie infrastruktury, z której korzystają.*

Od uruchomienia w 2011 r. do końca czerwca br., przychody z viaToll wyniosły ponad 10 mld zł, od czego trzeba odjąć 1,37 mld wydatków na inwestycje oraz 1,6 mld zł kosztów operacyjnych systemu. Pozostało więc 7 mld na budowę autostrad i dróg ekspresowych.

szy na modernizację i budowę dróg. Od uruchomienia w 2011 r. do końca czerwca br., przychody z viaToll wyniosły ponad 10 mld zł, od czego trzeba odjąć 1,37 mld wydatków na inwestycje oraz 1,6 mld zł kosztów operacyjnych systemu. Pozosta-

Czy nadal efektywnie?

Obecnie w systemie viaToll zarejestrowanych jest 1,16 mln pojazdów oraz 754 tys. firm, największy udział mają przewoźnicy z Polski (61,6%).

Pojazdy o emisji spalin w klasie EURO 4, 5 i 6 stanowią 70% wszystkich zarejestrowanych w systemie viaTOLL, a 17,4% to ciężarówki z najbardziej rygorystyczną normą EURO 6.

Zdecydowanie największą ilość uczestników zarejestrowanych w systemie viaTOLL, bo prawie 82%, rozlicza się za pomocą kont przedpłaconych (pre-pay), co piąty (17,3%) korzysta z kont z odroczoną płatnością (post-pay)

Na odcinkach autostrady A2 (Konin-Stryków), długości 99 km oraz A4 (Bielany Wrocławskie – Sośnica), długości 162 km działa manualny i elektroniczny pobór opłat dla pojazdów lekkich. Od momentu uruchomienia systemu na tych odcinkach, zebrano 1,26 mld zł opłaty manualnej.

27 kwietnia 2018 r. został pobity rekord wszechczasów na gliwicko-wrocławskim odcinku autostrady A4. Po raz pierwszy w historii dobowy ruch na tym odcinku przekroczył 105 tys. pojazdów. 36% kierowców skorzystało z płatności w systemie viaTOLL, w tym aż 12,5% w ramach usługi viaAUTO, pozostałe 64% dokonało transakcji manualnej.

I tu rodzi się pytanie: Czy Główny Inspektorat Transportu Drogowego będzie równie efektywny? O tym przekonamy się niebawem. ◀

Krystyna Koch

E100 oferuje trzy formy zwrotu podatku: zwykły, szybki lub fakturowanie netto

Zwrot podatku VAT i akcyzy z kartą paliwową E100

Samodzielne ubieganie się firm o zwrot podatku VAT od usług i towarów zakupionych za granicą to uciążliwe zadanie ze względu na konieczność zbierania faktur i rachunków za każde tankowanie, późniejsze ich rozliczanie i wnioskowanie o zwrot. Łatwiej mają właściciele kart paliwowych, w tym E100, gdyż ich emitenci zapewniają zwrot VAT i akcyzy.

Zwrot podatku VAT dotyczy 28 państw europejskich: Austrii, Wielkiej Brytanii, Niemiec, Hiszpanii, Łotwy, Malty, Portugalii, Słowenii, Chorwacji, Estonii, Belgii, Węgier, Litwy, Grecji, Holandii, Rumunii, Finlandii, Czech, Bułgarii, Danii, Irlandii, Luksemburga, Polski, Włoch, Francji, Szwecji, Cypru i Słowacji. E100 już od wielu lat pomaga swoim klientom w unikaniu czasochłonnych procedur związanych z całą procedurą zwrotu. Ekspert firmy ułatwiają przewoźnikom maksymalizowanie zyskowności z każdego kilometra, dzięki czemu mogą oni ograniczyć aż do 27% wydatki na paliwo i płatne drogi.

Trzy formy zwrotu

E100 oferuje trzy formy zwrotu podatku: zwykły, szybki lub fakturowanie netto.

Przy zwrocie w trybie zwykłym pieniądze przelewane są na indywidualne konto klienta w systemie E100, po ich faktycznym odzyskaniu od organu podatkowego. Ta forma stosowana jest w przypadku nabywania miesięcznie niewielkiej ilości paliwa (do 1000 litrów).

Szybka procedura zwrotu VAT stosowana jest w wypadku klientów, którzy regularnie nabywają od 1 tys. do 2 tys. l paliwa miesięcznie. Zwrot pieniędzy nastę-

Hiszpanii, Słowenii, Włoszech, Rumunii i na Węgrzech.

Łatwa procedura

Aby uzyskać zwrot podatku VAT za paliwo kupione za granicą za pośrednictwem E100, najpierw firma musi zgłosić chęć korzystania z tej usługi. Można to zrobić pod numerem +48 58 500 22 00 albo na stronie www.e100.pl, pod zakładką „Zwrot podatku VAT i akcyzy”, za pomocą formularza kontaktowego. Dla klientów E100 usługa jest bezpłatna. Po rejestracji klient wysyła wszystkie faktury lub rachunki za

Karta paliwowa E100

- Środek płatniczy służący do kupna paliwa na ponad 13 tys. stacji paliw, uiszczania opłat drogowych w 28 krajach świata, za myjnię, parkingi, promy, ROLA.
- Umożliwia fakturowanie netto, zwrot VAT i akcyzy. Dla klientów czynna jest całodobowa firmowa gorąca linia oraz Klub Pomocy na drogach
- Wiosną E100 wypuściło E100 ONE TOLL – urządzenie, za pomocą którego można płacić za przejazd drogami w wielu krajach Europy. Dziś jest to Francja, Hiszpania, Portugalia i Belgia, wkrótce dołączy Austria, Włochy i Niemcy. Ponadto, dzięki E100 ONE TOLL można opłacać przejazd tunelami Liefkenshoek (Belgia), Herrentunnel (Niemcy) oraz parkingi we Francji i Hiszpanii.

E100 od wielu lat pomaga klientom w unikaniu czasochłonnych procedur związanych z procedurą zwrotu podatku VAT. Ekspert firmy ułatwiają przewoźnikom maksymalizowanie zyskowności z każdego kilometra, dzięki czemu mogą oni ograniczyć do 27% wydatki na paliwo i płatne drogi.

puje w ciągu miesiąca/kwartalu, zaraz po otrzymaniu oryginałów faktur E100 i/lub faktur innych firm.

Dla klientów, którzy nabywają dużo paliwa (ponad 2 tys. l miesięcznie) dostępne jest fakturowanie netto. Wtedy E100 wystawia faktury od razu bez kwoty VAT. Dzięki temu nie trzeba myśleć o podatku, ponieważ wszystko odbywa się w trybie automatycznym.

Z firmą E100 można odzyskać jeszcze więcej pieniędzy w postaci zwrotu akcyzy od oleju napędowego we Francji, Belgii,

tankowanie na terenie państwa, skąd chce odzyskać podatek VAT albo akcyzowy. Ekspert E100 samodzielnie przygotowują i składają wszystkie dokumenty do organów podatkowych. Pieniądze zostają zaksięgowane na koncie klienta w systemie E100 po faktycznym zwrocie przez urzędy skarbowe.

Jak widać, dziś tankowanie z kartą paliwową to nie tylko oszczędność czasu i finansów przewoźnika, ale również możliwość zwiększenia efektywności i stabilnego rozwoju firmy. ◀

I Forum Transportowe w Legnicy

20 września w Hotelu Sękowskim w Legnicy odbędzie się I Forum Transportowe organizowane przez MaWo Group, kancelarię transportowo-podatkową oferującą kompleksowe usługi klientom z branży przewozowej.

Wydarzenie będzie doskonałą okazją, by poszerzyć wiedzę z zakresu unijnych i krajowych przepisów oraz znaleźć rozwiązania bieżących problemów, sposób na optymalizację procesów i kosztów oraz dowiedzieć się, jak zminimalizować ryzyko prowadzenia działalności. Wydarzenie będzie bowiem w pełni poświęcone aktualnym potrzebom branży.

Nie jest tajemnicą, że w codziennosc w transporcie – zarówno krajowym, jak i europejskim, staje się coraz trudniejsza, głównie z powodu nadmiernych regulacji. By móc funkcjonować, trzeba

być stale na bieżąco. Dlatego też prelegenci zaproszeni do udziału w forum zostali dobrani tak, by w trakcie wydarzenia poruszyć wszystkie najistotniejsze dla sektora kwestie i przekazać uczestnikom maksimum wiedzy potrzebnej dla sprawniejszego funkcjonowania przedsiębiorstwa transportowego.

Prelekcje poprowadzi m.in. Teresa Grabowska, Prezes spółki ECDP wspierającej przedsiębiorców we wdrożeniu nowych przepisów o ochronie danych osobowych. Poruszy ona temat Rozporządzenia o Ochronie Danych Osobowych (RODO) w kontekście działalności w branży transportowej. W trakcie I Forum Transportowego będzie się można również dowiedzieć, jak utworzyć spółkę lub przekształcić w nią istniejącą już firmę. O tym, jak zabezpieczyć zgromadzony majątek, opowie Krzysztof Dybo, Prezes Kancelarii Podatkowej MaWo. Z kolei Adam Juniszewski, Prezes Mawo Europa, podzieli się z Wami cennymi radami na temat dokumentach wymaganych w poszczególnych krajach Unii Europejskiej i pomoże ustrzec się przed dotkliwymi mandatami na zachodzie. Delegacja Straży Granicznej podpowie, jaką dokumentację musi posiadać w trakcie kontroli firma zatrudniająca kierowców z zagranicy, a eksperci z Inspekcji Transportu Drogowego poruszą temat utraty dobrej reputacji i procedury odebrania licencji, a także nowego taryfikatora mandatów.

To tylko niektóre z prelekcji I Forum Transportowego w Legnicy. Wydarzenie zostanie zwieńczone rozmowami z ekspertami, w trakcie których uczestnicy będą mogli uzupełnić swoją wiedzę i skorzystać z porady.

Uczestnictwo w Forum dla klientów Grupy MaWo jest bezpłatne. Dla pozostałych zainteresowanych koszt udziału wynosi 199 zł brutto za osobę. ◀

WRZESIEŃ

20

Hotel Sękowski
ul. Giliwicka 15
Legnica

I Forum Transportowe

dedykowane dla firm z sektora TSL

organizowane przez
MaWo Group

Wydarzenie w całości poświęcone będzie aktualnym potrzebom branży. Opierając się o wiedzę oraz doświadczenie najlepszych ekspertów w swoich dziedzinach, TY będziesz mógł rozwiązać Swoje problemy, zadając im pytania!!!

Uczestnictwo w Forum dla klientów Grupy MaWo jest bezpłatne. Koszt udziału dla pozostałych zainteresowanych 199 zł brutto za osobę.

!!! liczba miejsc ograniczona !!!

PROGRAM FORUM:		
8:30 - 9:45	Rejestracja uczestników	
9:45 - 10:00	Otwarcie forum Przedstawiciel Władz Miasta Legnicy	
10:00 - 10:45	Kierowca obcokrajowiec: Jaką dokumentację powinniśmy posiadać, podczas kontroli Straży Granicznej, w sytuacji kiedy zatrudniamy obcokrajowców? pracownicy placówki Straży Granicznej z Legnicy	
10:55 - 11:40	Kurs na Europę - jak wjechać bez kary, czy bać się np.: Austrii, Włoch? Czy pracownik firmy może być jej przedstawicielem? A! muszę mieć? Prezes MaWo Europa, Adam Juniszewski	
11:50 - 12:05	Przerwa kawowa	
12:05 - 12:50	Zastanawiasz się jak zabezpieczyć zgromadzony majątek? Chciałbyś otworzyć spółkę lub się w nią przekształcić, a nie wiesz od czego zacząć? Prezes Kancelarii Podatkowej MaWo, Krzysztof Dybo	
13:00 - 13:45	Likwidacja szkód z polis AC, OC, OCP, OCS w Polsce, ale głównie na terenie UE w świetle konwencji CMR. Mariusz Marczuk	
13:55 - 15:00	Przerwa obiadowa	
15:00 - 15:45	RODO - Czy moja firma podlega pod te regulacje czy nie? Prezes ECDP OOO Teresa Grabowska	
15:55 - 16:40	Zmiany w Ustawie o Transporcie Drogowym. Nowy „taryfikator mandatów” oraz utrata dobrej reputacji. Dlaczego kto i kiedy może zabrać mi licencję? Zagrożenia procedury oraz obowiązki. Ekspert ITD	
16:40 - ...	Rozmowy w kółkach z zaproszonymi ekspertami.	

!!! Zarezerwuj sobie dzień i przyjedź do Legnicy 20 września 2018r. !!!

REZERWACJA MIEJSCA:

MASZ PYTANIA? ZADZWOŃ !



Anna Grzelewska
Koordynator projektu
forum@mawogroup.pl
+48 512 286 112
w godzinach 8:00 - 16:00



Mariusz Frąc
Organizator Forum
+48 664 963 627
w godzinach 8:00 - 16:00

Organizatorem Forum Transportowego jest MaWo Group sp. z o.o. członek Busines Center Club.

➤ Dodatkowych informacji o Forum udziela:
Anna Grzelewska Koordynator projektu
forum@mawogroup.pl, tel. +48 512 286 112
(w godzinach: 8.00-16.00)

Wysokie loty frachtu

Rok 2017 dla lotniczego cargo okazał się rekordowy. Według danych Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych IATA o globalnych przewozach frachtu w ubiegłym roku, wzrost popytu mierzonego w tonokilometrach (FTK) wyniósł 9% i był on ponad dwukrotnie wyższy od średniego 3,6% rocznego tempa wzrostu odnotowanego w 2016. Oferowanie cargo mierzone wskaźnikiem AFTK zwiększyło się o 3%. Był to najniższy roczny przyrost oferowania notowany od 2012 r., podczas gdy wzrost popytu był trzykrotnie wyższy od wzrostu oferowania.

Dodajmy jeszcze, że według IATA, rosnący popyt na przewozy cargo w 2017 był dwukrotnie wyższy od wzrostu globalnego handlu (+4,3%).

– Przewóz ładunków lotniczych osiągnął najwyższe wzrosty od czasu odbicia od globalnego kryzysu finansowego w 2010 r. i zaważył na całym przemyśle, zarówno pod względem pojemności ładunkowej, jak i popytu pasażerów. Ładunki lotnicze to nadal bardzo trudny i konkurencyjny biznes, ale rozwój wydarzeń w 2017 r. pokazuje pozytywne zmiany, na które czekaliśmy od dawna – powiedział Alexandre de Juniac, dyrektor generalny IATA. – Prognozy dotyczące frachtu lotniczego w 2018 r. są optymistyczne. Widzimy rosnącą siłę w międzynarodowym handlu elektronicznym oraz w transporcie towarów wrażliwych na czas dostawy czy temperaturę, w której mogą być one transportowane (np. farmaceutyki). Spodziewamy się 4,5-procentowego wzrostu popytu w 2018 r. – dodał.

Nadchodzi czas spadków?

Regionalnie, w grudniu 2017 r. najwyższe przewozy frachtu odnotowały rynki afrykańskie (15,6%) przy wzroście oferowania



Jak wynika z danych Airports Council International (ACI), w 2017 r. wolumen cargo obsługiwane w światowych portach wyniósł 119 mln t, blisko 8% więcej niż w 2016 r., z czego na międzynarodowy transport powietrzny, stanowiący 62% ogólnej masy ładunków, przypadło 73 mln ton

o 7,9%, po nich rynki bliskowschodnie (6,3%) ze wzrostem oferowania o 4,7%. Przewoźnicy z regionu Azji i Pacyfiku zarejestrowali w tym czasie zwiększenie popytu na przewozy cargo o 5,6% przy wzroście oferowania o 2,2%, a północnoamerykańscy przewoźnicy odnotowali wzrost o 5,4% r./r. przy wzroście oferowania o 2,2%. Prognozy dla przewozów frachtu w 2018 r. są optymistyczne i zakładają wzrost popytu na poziomie 4,5%. Jak wynika z pięciorocznej (2018-2022) prognozy ekonomistów IATA, opublikowanej w marcu 2018 r., zbliżony do tego wyniku poziom rocznego wzrostu (4,9%) powinien utrzymać się w tym okresie.

Jednakże według najnowszego raportu tej organizacji, z czerwca bieżącego roku, tempo wzrostu przewozów cargo mierzonego wskaźnikiem FTK spadło w maju do poziomu 4,2%, w porównaniu do 5,2% w kwietniu 2018, chociaż trend wzrostowy popytu na przewóz ładunków w ostatnich miesiącach poprawił się w stosunku do słabego początku roku. Ekspert IATA studzą obecnie nadmierny optymizm wywołany ubiegłorocznymi rekordowymi osiągnięciami globalnego air cargo. Ich zdaniem, najwyższy wzrost popytu na przewozy frachtu jest już za nami, a światowy handel wydaje się słabnąć. Po silnych wzrostach przewozów cargo w 2017, w roku bieżą-



Współczesny okres rozwoju lotniczego frachtu rozpoczął się w latach 70. ubiegłego wieku, kiedy to wielkie firmy kurierskie DHL i Federal Express wprowadziły serwis door-to-door, a na niebie pojawiły się pierwsze szerokokadłubowe samoloty

Przewóz ładunków lotniczych w 2017 r. osiągnął najwyższe wzrosty od czasu odbicia od globalnego kryzysu finansowego w 2010 r. i zaważył na całym przemyśle, zarówno pod względem pojemności ładunkowej, jak i popytu pasażerów.

cym przewiduje się wzrost przewozów cargo, liczony w FTK, o około 4%. Roczny wzrost zdolności przewozowych cargo przewyższył po raz kolejny popyt odnotowany w maju, co spowodowało spadek współczynnika wykorzystania pojemności załadunkowej.

Wolumen towarów przewiezionych w 2017 r. podniebnym frachtem wyniósł 59,9 mln t. Prognozy tegoroczne przewidują transport o masie 62,5 mln t. Lotnicze cargo odpowiedzialne jest zaledwie za ok. 1% światowego transportu. Jednakże, jeśli chodzi o wartość towarów przewożonych na pokładach samolotów, to stanowią one ponad 30% światowej wartości transportowanych dóbr. Oczekiwana wartość tegorocznych przewozów air cargo (6,2 biliona dol.) będzie ekwiwalentem 7,4% globalnego PKB.

Przypomnijmy, że lotniczy fracht liczy sobie już ponad 100 lat. W listopadzie 1910 r. po raz pierwszy drogą powietrzną przetransportowano bele jedwabiu z Dayton do Columbus w stanie Ohio. Cztery lata później w USA rozpoczęto regularne przesyłanie poczty w ten sposób. Współczesny okres rozwoju lotniczego frachtu rozpoczął się w latach 70. ubiegłego wieku, kiedy to wielkie firmy kurierskie DHL i Federal Express wprowadziły serwis *door-to-door*, a na niebie pojawiły się pierwsze szerokokadłubowe samoloty.

Wielkie towarowe huby

Dziś powietrzny fracht jest częścią większego sektora logistycznego i ważnym elementem łańcucha dostaw dla szerokiego spektrum branż, a wielkie porty lotnicze stają się żywotnymi hubami nie tylko dla transportu pasażerów, ale i towarów. Jak wynika z danych Airports Council International (ACI), w 2017 r. wolumen cargo obsługowanego w światowych portach wyniósł



W Warszawie, w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego im. Fryderyka Chopina, w listopadzie 2017 r. oddano do użytku nowy terminal cargo DHL, będący obecnie największym tego typu obiektem w Polsce



Justyna Kowalska

Chińskie bariery

Silne ożywienie gospodarcze na rynkach globalnych, trwające od ubiegłego roku, miało ogromny wpływ na wzrosty we frachcie lotniczym. Rok 2017 był rekordowy w przewozach air cargo, ale 2018 nie zapowiada się już tak wspaniale.

ATA skorygowało tegoroczne prognozy co do wzrostu przewozów towarowych do 4% z wcześniej prognozowanych 4,5%. Na wzrosty należy też spojrzeć poprzez regiony. Do najbardziej obecnie obleganych kierunków zaliczyć można Azję i obie Ameryki. Na kierunkach, które regularnie obsługuje Fracht FWO popyt na lotnicze cargo rośnie, tj. do USA, Chile, Brazylii, Meksyku, Izraela czy na Półwysep Arabski.

Nie bez znaczenia na tak dynamiczny wzrost przewozów cargo ma wpływ rozwój światowego e-handlu, który stanowić może jeden z najważniejszych wskaźników utrzymania wolumenów w przewozach lotniczych cargo w najbliższym czasie. Niestety, perspektywa „wojny handlowej”, która może się rozpocząć pomiędzy USA a Unią Europejską i Chinami poprzez wprowadzenie ceł, staje się coraz bardziej realna, a to może silnie odbić się na rynku lotniczego cargo. Jednakże niektóre towary zawsze będą transportowane samolotami bez względu na cła czy wahania na rynkach międzynarodowych, chociażby takie jak farmaceutyki, czy pilne dostawy części maszyn na produkcję albo niektóre dzieła sztuki.



Nowe wymogi celne w Chinach

Spore zamieszanie w dostawach przesyłek lotniczych wzbudziły ostatnio nowe wymogi celne w Chinach, które weszły w życie od 1 czerwca 2018 r. Przepisy te dotyczą między innymi obowiązkowych informacji, które muszą być zawarte w lotniczych listach przewozowych dla towarów transportowanych do portów na terenie Chin. Na dokumentach należy umieszczać pełne dane nadawcy, osobę kontaktową, numer ID, telefon, itp.

To samo dotyczy danych odbiorcy, gdzie musi być podany również numer rejestracji firmy w Chinach USCI (Uniform Social Credit ISO). Konieczne jest, aby list lotniczy zawierał dokładny opis zawartości przesyłki np. komputery zamiast elektronika. Stworzono całą listę nazw dopuszczonych oraz zabronionych w dokumentach celnych. Niepoprawne lub niepełne wprowadzenie powyższych informacji może powodować wstrzymanie przesyłki i nałożenie kary przez lokalny Urząd Celný, jak też obciążenie ewentualnymi kosztami składowego w porcie lotniczym. W pierwszych tygodniach po wprowadzeniu tych regulacji, wiele firm spedycyjnych niechętnie podejmowało się wysyłek do Chin, gdyż większość czeka na „przetarcie procedur”.

Odływ przesyłek z Polski na inne lotniska

Jeśli chodzi o lotniska w Polsce, to na duży wzrost lotniczego cargo nie pozwala chociażby kontrola bezpieczeństwa przesyłek w terminalach cargo. Linie lotnicze albo agenci linii (GSA – General Sales Agent) uciekają z Polski przed tą kontrolą, gdyż wydłuża znacznie proces dostawy przesyłki lotniczej. Wyobraźmy sobie, że transport z lotniska na lotnisko trwa około dwóch godzin, a cała procedura kontroli na lotnisku w Warszawie może zająć nawet cały dzień albo i dwa dni. To powoduje odpływ przesyłek lotniczych na inne lotniska, np. do Amsterdamu czy Budapesztu, gdzie można dokonać takiej kontroli nie tylko szybciej, ale też i taniej. To czego nam brakuje, to odpowiedniej infrastruktury, a za tym przepustowości lotnisk oraz sprawnej obsługi naziemnej wraz ze sprawną procedurą kontroli bezpieczeństwa.

Justyna Kowalska,
kierownik działu spedycji, Fracht FWO Polska

119 mln t, blisko 8% więcej niż w 2016 r., z czego na międzynarodowy transport powietrzny, stanowiący 62% ogólnej masy ładunków, przypadło 73 mln t. Największe porty w Europie to: Frankfurt, Paryski Charles de Gaulle, Schiphol w Amsterdamie, londyński Heathrow, Lipsk/Halle i Luksemburg Findel. W Stanach Zjednoczonych czołówkę tworzą: Memphis International, Anchorage International, Louisville International, Los Angeles International, Miami International, O'Hare International Airport. Do największych i najszybciej rozwijających się hubów cargo w Azji należą: Hongkong International, Szanghaj Pudong International, Incheon International, Dubai International, Narita International, Tajwan Taoyuan International, Singapur Changi.

Opublikowaną przez ACI listę 20 największych portów lotniczych cargo zdominowały huby azjatyckie i amerykańskie. Na 10. pozycji znalazło się lotnisko paryskie (ok. 2,2 mln t. obsługiwanych ładunków), na 11. Frankfurt, też ok. 2,2 mln t. 17 pozycję zajęło londyńskie Heathrow, a 19 – Amsterdam (na zdjęciu Dubaj).



Opublikowaną przez ACI listę 20 największych portów lotniczych cargo zdominowały huby azjatyckie i amerykańskie. Na 10. pozycji znalazło się lotnisko paryskie (ok. 2,2 mln t. obsługiwanych ładunków), na 11. Frankfurt, też ok. 2,2 mln t. 17 pozycję zajęło londyńskie Heathrow, a 19 – Amsterdam (na zdjęciu Dubaj).

Tempo wzrostu przewozów cargo mierzonych wskaźnikiem FTK spadło w maju do poziomu 4,2%, w porównaniu do 5,2% w kwietniu 2018, chociaż trend wzrostowy popytu na przewóz ładunków w ostatnich miesiącach poprawił się w stosunku do słabego początku roku.

Największe lotniska cargo w 2017 r. (dane ACI z kwietnia 2018 t.)

2017 r.	2016 r.	nazwa lotniska	cargo w tonach	zmiana w%
1	1	Hongkong	5 094 898	9,4
2	2	Memphis	4 336 752	0,3
3	3	Szanghaj	3 824 280	11,2
4	4	Incheon	2 921 691	7,6
5	6	Anchorage	2 713 230	6,7
6	5	Dubaj	2 654 494	2,4
7	7	Louisville	2 602 695	6,8
8	8	Tokio	2 336 427	7,9
9	11	Tajpei	2 269 585	8,2
10	9	Paryż	2 195 229	2,8
11	10	Frankfurt	2 194 056	3,8
12	13	Singapur	2 164 700	7,8
13	14	Los Angeles	2 158 324	
14	12	Miami	2 071 722	2,9
15	15	Pekin	2 029 584	4,5
16	16	Doha	2 020 942	15,0
17	19	Londyn	1 795 276	9,4
18	18	Guangzhou	1 780 423	7,8
19	17	Amsterdam	1 778 382	4,9
20	20	Chicago	1 721 807	12,8
Ogółem			50 618 497	średnio: 6,8

Źródło: Airport Council International (ACI)



Warszawskie lotnisko Chopina obsługiwało w ub. roku 84,4 tys. t. Korzystało z niego ośmiu przewoźników: DHL, Air Contractors, Genex, LOT Cargo (obsługiwane przez Cargojet Airways), Sprint Air, TNT, UPS

Ilość obsłużonego cargo on board (w kg) w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w roku 2016-2017

Nazwa Portu	rok		dynamika 2017/2016
	2016	2017	
Chopina w Warszawie	84 389 442	72 186 365	16,9%
Katowice Pyrzowice*	15 233 859	15 586 274	-2,3%
Gdańsk im. L. Wałęsy	5 118 050	4 186 389	22,3%
Rzeszów - Jasionka	392 779	731 770	-46,3%
Poznań - Ławica	466 397	212 291	119,7%
Wrocław - Strachowice	944 055	2 318 334	-59,3%
Szczecin - Goleniów	129 639	278 775	-53,5%
Bydgoszcz - Szwederowo	23 545	0	-
Port Lotniczy Lublin	14	1 007	-98,6%
Radom - Sadków	0	0	-
Warszawa - Modlin	0	0	-
Łódź - Lublinek	0	0	-
Kraków - Balice	108	3 487	-96,9%
Olsztyn - Mazury	0	0	-
Zielona Góra - Babimost	0	0	-
Suma końcowa	106 697 888	95 504 692	11,7%

Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa, marzec 2018

* wartości cargo portu Katowice Pyrzowice uwzględniają również tranzyt

W regionie Europy Środkowo-Wschodniej najlepsze wyniki w tym zakresie odnotowały Wiedeń – 287 tys. t, Szeremietiewo – 300 tys. t. (wzrost o 27,3%), Praga – ok. 126 tys. t., Budapeszt – 112 tys. t. War-

szawskie lotnisko Chopina obsłużyło w ub. roku 84,4 tys. t. Korzystało z niego ośmiu przewoźników: DHL, Air Contractors, Genex, LOT Cargo (obsługiwane przez Cargojet Airways), Sprint Air, TNT,

UPS. Oprócz tras krajowych i europejskich (Paryż, Liege, Lipsk, Kolonia, Kijów, Mińsk) latano także do kanadyjskiego Hamilton, Nowego Jorku, Almaty, Hongkongu i Szanghaju.



Wolumen towarów przewiezionych w 2017 r. podniebnym frachtem wyniósł 59,9 mln t. Prognozy tegoroczne przewidują transport o masie 62,5 mln t

Opublikowany w połowie 2017 r. na portalu Air Cargo News ranking największych przewoźników lotniczego cargo potwierdził dominację Federal Express, który przewiózł w 2016 roku 15 712 mln FTK.



Problemy z infrastrukturą

Oprócz lotniska Chopina, w 2017 r. w miarę znaczące ilości cargo w ruchu krajowym i międzynarodowym obsłużono w katowickich Pyrzowicach, w porcie im. L. Wałęsy w Gdańsku, na lotniskach Poznań – Ławica, Wrocław – Strachowice i Rzeszów Jesionka, przy czym te dwa ostatnie odnotowały, w porównaniu z rokiem 2016 duże spadki – odpowiednio 59,3% i 46,3%. Jeśli chodzi o inwestycje portowe, to w czerwcu 2017 r. w Jesionce k. Rzeszowa otwarto terminal cargo o powierzchni 6,8 tys. m². – *W Polsce niewiele lotnisk ma odpowiednią infrastrukturę. W zasadzie poza Warszawą i Katowicami, Rzeszów stanie się trzecim centrum, w którym można będzie rozwijać transport lotniczy cargo* – przekonywał podczas otwarcia terminalu prezes tego portu Michał Tabisz.

Lotnicze cargo odpowiedzialne jest zaledwie za ok. 1% światowego transportu. Jednakże, jeśli chodzi o wartość towarów przewożonych na pokładach samolotów, to stanowią one ponad 30% światowej wartości transportowanych dóbr.

stać oddany do użytku na koniec II kwartału 2019 r. Natomiast w Katowice Airport 3 maja ub. r. oddano nowy terminal. Ma on 12 tys. m² powierzchni i jest trzykrotnie większy od dotychczas użytkowanego. Obiekt ten to pierwszy budynek z projektowanego kompleksu cargo przy lotnisku w Pyrzowicach. Terminal powstał na liczącej ok. 11 ha działce położonej przed nową płytą postojową samolotów cargo, w południowo-wschodniej części lotniska. Ma 12 tys. m² powierzchni i jest trzykrot-

nie większy od dotychczas użytkowanego. Obiekt ten to pierwszy budynek z projektowanego kompleksu cargo przy lotnisku w Pyrzowicach. Terminal powstał na liczącej ok. 11 ha działce położonej przed nową płytą postojową samolotów cargo, w południowo-wschodniej części lotniska. Ma 12 tys. m² powierzchni i jest trzykrot-

jak DHL Express, TNT, Fedex i UPC, realizując stamtąd codzienne rejsy frachtowe do swoich europejskich portów przeładunkowych. Przewozy kurierskie stanowią na tym lotnisku ponad 80% całego wolumenu frachtu. Natomiast w Warszawie, w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego im. Fryderyka Chopina, w listopadzie 2017 r. oddano do użytku nowy terminal cargo DHL, będący obecnie największym tego typu obiektem w Polsce. Wartość inwestycji to ponad 20 mln zł. Terminal będzie mógł obsługiwać 6 tys. paczek na godzinę.

Frachtowi przewoźnicy

Opublikowany w połowie 2017 r. na portalu Air Cargo News ranking największych przewoźników lotniczego cargo potwierdził dominację Federal Express, który przewiózł w 2016 roku 15 712 mln FTK. Kolejne miejsce przypadły liniom lotniczym Emirates, firmie kurierskiej United Parcel Service (UPS), Cathay Pacific Airways, Qatar Airways, Korean Air i Lufthansie, największemu konkurentowi LOT Cargo na rynku polskim. Biuro Cargo i Poczty PLL LOT obsłużyło w 2017 roku 78 718 przesyłek o wolumenie 41 785 19 kg. W przewozach tych 81% stanowiło cargo, a 19% poczta. W porównaniu z rokiem 2016 oznacza to 22-procentowy wzrost, natomiast przychody Biura zwiększyły się w ubiegłym roku o 25,2%. Procentowy udział LOT Cargo na polskim rynku air cargo to – według danych WorldACD – 20,9%. Firma ta jest niekwestionowanym liderem na tym rynku.

Wskaźniki te, co podkreśla dyrektor Biura LOT Cargo Michał Grochowski, odnoszą się do danych za pierwszych 5 miesięcy r./r. Ważnym prognostykiem jest fakt, że LOT Cargo rośnie w przychodach i zyskach ponad budżet i ponad konkurencję. – *Zakładamy 40-procentowy wzrost przewozów w 2018 vs 2017. W dalszych latach, biorąc pod uwagę zamówienia nowych samolotów, przede wszystkim u Boeinga, powinniśmy stale rosnąć w podobnym lub wyższym tempie r./r.* – twierdzi. ◀

Franciszek Nietz



Procentowy udział LOT Cargo na polskim rynku air cargo to – według danych WorldACD – 20,9%

Powietrzny fracht jest częścią większego sektora logistycznego i ważnym elementem łańcucha dostaw dla szerokiego spektrum branż, a wielkie porty lotnicze stają się żywotnymi hubami nie tylko dla transportu pasażerów ale i towarów.

Inwestorem przedsięwzięcia była spółka należąca do grupy kapitałowej Waimea Holding. Spółka celowa tej grupy zamierza również wybudować w Szczecinie Goleniowie, kosztem 30 mln zł, terminal cargo. Obiekt o powierzchni ok. 5 tys. m² ma zo-

nie większy od dotychczas użytkowanego terminalu towarowego. Inwestycja, zrealizowana została przez firmę Skanska za blisko 36 mln zł.

Dodajmy, że na lotnisku w Katowicach działają takie duże firmy kurierskie

Trendy na rynku cargo lotniczego w czasach wzrostu gospodarczego

Cargo lotnicze z jednej strony stanowi czynnik wzrostu gospodarczego a jego dostępność dla wielu gałęzi przemysłu jest warunkiem koniecznym rozwoju. Z drugiej strony, śledzenie trendów na rynku przewozów cargo pozwala przewidzieć z dużym prawdopodobieństwem rozwój globalnej ekonomii, ponieważ wielokrotnie już dostrzeżono i potwierdzono korelację, że trendy na rynku cargo wyprzedzają zachodzące tu zmiany.

Oczywiście, aby poprawnie dokonać oceny trendu, trzeba oczyścić dane z wpływu sezonowości i wahań w przewozach regionalnych.

W roku 2017 nastąpił wzrost przewozów jak i znaczny wzrost przychodów linii lotniczych z przewozów cargo (25% według danych IATA CASS). Jednakże ze względu na dynamiczne wzrosty na rynku przewozów pasażerskich udział cargo w przychodach linii lotniczych spadł z 11% do 7% (IATA Ecomnomiscs na podstawie danych IACO). Poprawa przychodów wynika nie tylko ze wzrostu wolumenów przewozów związanych z odbudową poziomów magazynowych oraz dynamicznymi wzrostami w handlu internetowym, ale również z ponad 20-procentowym (średnio) wzrostem stawek na przewozy (IATA Monthly Statistiscs). Ponadto, zwiększenie popytu spowodowało lepsze wykorzystanie istniejącej powierzchni ładunkowej cargo

w samolotach pasażerskich, do poziomu 47% i 46% w szerokokadłubowych samolotach frachtowych.

Co czeka cargo lotnicze w najbliższym czasie?

Obecny cykl koniunktury gospodarczej jest trzeci pod względem długości w powojennej historii i w tle pojawia się perspektywa wojen gospodarczych związanych z protekcjonizmem handlowym. Jednakże dodatkowa powierzchnia w samolotach pasażerskich, w szczególności modelach Boeing 787 i Airbus A350, oraz dalszy wzrost specjalizacji w produkcji, a także poszukiwanie miejsc dla optymalizacji kosztów pracy będzie motorem napędzającym cargo lotnicze. Ocena przewozów cargo w czwartym kwartale 2018 z pewnością dostarczy ciekawych informacji na temat perspektyw rozwoju gospodarczego.



Mariusz Kuczek,
niezależny ekspert
ds. rynku lotniczego cargo

Rosnąca rola LOT Cargo

Polski rynek jest napędzany przez działalność czterech głównych graczy takich jak LOT, Lufthansa, Emirates i Qatar i przyrosty na nim są większe niż średnie wzrosty europejskich czy światowych. Nie w całości wzrost ten jest wzrostem organicznym, ale często wynika z przesunięcia rozpoczęcia miejsca przewozu do polskich portów lotniczych. Powoli zbliżamy się do 1% udziału w przewozach cargo na rynku europejskim. Najbardziej znaczącą zmianą na rynku cargo w Polsce w ostatnim czasie jest wprowadzenie przez LOT kolejnych samolotów Boeing 787-800 (razem 8) i kolejnych trzech B787-900. Taka dodatkowa pojemność uruchomiona na dobrych dla cargo kierunkach, powinna spowodować, że narodowy przewoźnik będzie odgrywał kluczową rolę na polskim rynku. Należy

Dodatkowa powierzchnia w samolotach pasażerskich, w szczególności modeli Boeing 787 oraz Airbus A350, oraz dalszy wzrost specjalizacji w produkcji, a także poszukiwanie miejsc dla optymalizacji kosztów pracy będzie motorem napędzającym cargo lotnicze.



Najbardziej znaczącą zmianą na rynku cargo w Polsce w ostatnim czasie jest wprowadzenie na siatkę przez LOT kolejnych samolotów Boeing 787-800 (razem 8) i kolejnych trzech B787-900

się spodziewać, że przy takiej flocie LOT Cargo powinno osiągnąć 60-65 tys. ton przewiezionych towarów rocznie, oraz stać się jeszcze bardziej znaczącym (6-7% udziału) udziałowcem w generowanym przez PLL LOT przychodzie. <

Kolej wagi ciężkiej

Kolejowe przewozy ładunków ciężkich i ponadgabarytowych zrodziły się w Europie dopiero w latach 20. poprzedniego wieku, kiedy to rozwijający się szynowy transport towarowy i rozbudowująca się infrastruktura kolejowa przejąć mogła od transportu drogowego przewozy zbyt ciężkich czy zbyt dużych ładunków.

Wzrost liczby ładunków nie-normatywnych spowodował specjalizację poszczególnych firm transportowych i budowę zaplecza technicznego deklarowanego do obsługi tego typu przewozów. Transport ładunków ponadgabarytowych jest elitarnym i stosunkowo wąskim segmentem na rynku usług przewozowych. Stanowi specyficzną działalność usługową, w której na procesy zarządzania mają wpływ zjawiska w skali mikro- i makroekonomicznej, stąd popyt na przewozy nienormatywne stanowi pewnego rodzaju barometr, sygnalizujący kondycję rynku – pisze dr hab. inż. Sławomir Juściński, z Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie w artykule o szansach rozwoju przewozów ponadnormatywnych.

W Polsce transport ładunków ponadgabarytowych drogą kolejową jest dziedziną usług dość młoda i rozwija się dopiero od początku lat 90. Wyjaśnijmy przy tym, że na polskim rynku transportowym i w opracowaniach poświęconych przewozom ładunków o nietypowych wymiarach czy bardzo ciężkich nie ma jednoznacznej i wspólnej definicji takiego ładunku. I tak w transporcie drogowym mówi się o ła-

dunkach ponadnormatywnych, w transporcie kolejowym o ładunkach nadwyznaczających, (czyli z przekroczoną skrajnią ładunkową) a transporcie morskim o ładunkach ponadgabarytowych. W tym zróżnicowaniu nazewnictwa przekonujące wydaje się określenie doc. Adama Salomona z Akademii Morskiej w Gdyni, którego zdaniem ładunkiem ponadgabarytowym jest ładunek, który ma charakterystyczne

Ładunkiem ponadgabarytowym jest ładunek, który ma charakterystyczne cechy powodujące, że nie nadaje się on do przewozu standardowym środkiem transportu lub składem transportowym.

cechy powodujące, że nie nadaje się on do przewozu standardowym środkiem transportu lub składem transportowym. W tym rozumieniu ładunki ponadgabarytowe to z reguły ładunki przekraczające całkowitą długość 16,5 m, szerokość 2,5 m, wysokość 4,0 m i/lub najczęściej 42 tony ciężaru całkowitego.

Zasady przewozu wg PKP PLK

W polskim transporcie szynowym organizacją przesyłek nadwyznaczających (ponadgabarytowych) w strukturach PKP Polskich Linii Kolejowych zajmuje się Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Z informacji uzyskanych z Centrum wynika, że, w latach 2016-2017 udzielono ogółem 16 403 specjalnych zgód na przewóz uni-

kalnych przesyłek z wykorzystaniem infrastruktury zarządzanej przez PLK. W 2016 r. zostało wydanych 5889 zgód na przewóz przesyłek nadwyznaczających bez przekroczonej skrajni za wyjątkiem kontenerów High Cube (o max. wymiarach 12 192 mm długości, 2438 mm szerokości i 2898 mm wysokości), 1716 – dla przesyłek o przekroczonej skrajni lub/i przekroczonym nacisku oraz 114 dla przesyłek, które wymagają wstrzymania ruchu po sąsiednim torze.

W 2017 r. udzielono 8684 zgód, w tym 6760 dla przesyłek nadwyznaczających bez przekroczonej skrajni za wyjątkiem kontenerów High Cube, 1800 – dla przesyłek o przekroczonej skrajni lub/i przekroczonym nacisku oraz 124 – dla przesyłek, które wymagają wstrzymania ruchu po sąsiednim torze. Około 3% przesyłek nie otrzymało zgody ze względu na przekroczenie możliwości technicznych i eksploatacyjnych. W sytuacji, gdy w zestawieniach Głównego Urzędu Statystycznego nie uwzględnia się, wśród kategorii towarów, przewozów ponadgabarytowych, liczba pozwoleń wydanych przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym określa wielkość rynku w tym zakresie.

Zasady realizowania przewozów nadwyznaczających na sieci zarządzanej przez PKP PLK, jak również w ruchu międzynarodowym określa Instrukcja Instrukcja IR 10.



Transport ładunków ponadgabarytowych stanowi specyficzną działalność usługową, w której na procesy zarządzania mają wpływ zjawiska w skali mikro- i makroekonomicznej, stąd popyt na przewozy nienormatywne stanowi pewnego rodzaju barometr, sygnalizujący kondycję rynku

W dokumencie tym za przesyłki nadzwyczajne uważa się takie, które:

- przekraczają obowiązującą skrajnię ładunkową i/lub skrajnię taboru,
- przekraczają dopuszczalne obciążenie na oś i/lub metr toru.

Przedmiotem umowy przewozu mogą być też pojazdy kolejowe o przekroczonej skrajni taboru, nie posiadające zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub bez ważnego świadectwa sprawności technicznej, dźwigi, maszyny torowe i drogowe. Przesyłkami nadzwyczajnymi transportowanymi koleją są również silniki okrętowe, transformatory elektroenergetyczne, przęsła mostów czy szyny kolejowe.

Rynek dla nielicznych

W Polsce przewozami przesyłek ponagabarytowych i ciężkich zajmuje się kilka spółek, przede wszystkim PKP LHS, PKP Cargo i STK (Specjalny Transport Kolejowy), przewoźnik, który w grudniu 2016 r. został przejęty przez OT Logistics. Przewozy ładunków niebezpiecznych w PKP LHS kształtowały się na poziomie 805 571 ton.

W latach 2016-2017 przewieziono 35 przesyłek nadzwyczajnych. Przewozy te realizowane były zarówno w komunikacji krajowej, jak również międzynarodowej. Przewozy nadzwyczajne obejmowały przesyłki przekraczające dopuszczalną skrajnię ładunkową, wyjątkowo ciężkie, przekraczające dopuszczalne obciążenie na oś wagonu, długie, wymagające załadunku na co najmniej na 2 wagony (15 szt.) oraz pojazdy kolejowe. Oprócz pojazdów kolejowych (lokomotyw) przewóz obejmował części maszyn budowlanych, elementy koparek, drewno oraz długie szyny.

Natomiast spółka STK S.A. zorganizowała w latach 2016-2017 ok. 150 przewozów nadzwyczajnych. Głównym rodzajem ładunku były generatory produkowane przez jedną z wrocławskich firm. Tabor niezbędny do transportu przesyłek nadzwyczajnych to przede wszystkim specjalistyczne wagony przeznaczone do transportu generatorów. Są one własnością producenta urządzeń i przekazywane spółce STK na czas realizacji przewozu.

Trasa przewozu generatorów zwykle przebiega tylko przez terytorium Polski,



W przypadku szczególnie „dużych” przesyłek może być konieczne uruchomienie oddzielnego pociągu przewożącego tylko jeden wagon, wyłączenie napięcia i tym samym docięcie lokomotywy spalinowej na całej drodze przewozu, jazda w porze dziennej, wprowadzenie zastępczej komunikacji pasażerskiej

w relacji Wrocław Gądów-Gdynia Port. Stamtąd przesyłka dalej jest transportowana drogą morską do miejsca przeznaczenia. STK obsługuje również mniej

LINIA OBWODOWA POPRAWI KOMUNIKACJĘ W STOLICY

W ramach modernizacji linii obwodowej w Warszawie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują końcowe prace na przystankach. Oprócz tego cały czas prowadzone są roboty torowe i prace wykończeniowe obiektów inżynierskich. Efektem tej ogromnej inwestycji będzie znaczna poprawa komunikacji w Warszawie.



Rosną wiadukty

Modernizowana linia kolejowa przecina m.in. ulice Kasprzaka, Wolską i Obozową, nad którymi – w miejscu starych – budowane są nowe wiadukty. Na pierwszym z nich, znajdującym się nad ul. Kasprzaka, ułożono już tory i prowadzone są prace wykończeniowe. Gotowa jest także konstrukcja oraz ułożone są tory na wiadukcie nad ul. Wolską. Na dalszym odcinku (w stronę ul. Górczewskiej) szyny przygotowane są do zgrzewania. Nad samą ul. Górczewską trwa zasypka przyczółków kolejnego wiaduktu, który jest remontowany. Wykonywana jest jego izolacja i wymieniane dylatacje. W toku są roboty zbrojarsko-betonarskie przy budowie schodów i szybów windowych.

Intensywne prace

Na stacji Warszawa Zachodnia prowadzona jest modernizacja peronu nr 8, który został już wykonany w zakresie kubaturowym. Zamontowano też część urządzeń obsługi podróżnych. W pobliżu stacji, w rejonie ul. Prądyńskiego powstaje kładka dla pieszych, gdzie wykonano już żelbetowe schody. Na przystanku Warszawa Wola trwają prace przy schodach i szybach windo-

wych od strony ul. Kasprzaka oraz ul. Wolskiej. Po zachodniej stronie ułożono podkłady i szyny, a po wschodniej przygotowana jest warstwa ochronna. Podobny stan zaawansowania prac jest na przystanku Warszawa Młynów. Dalej, w stronę ul. Obozowej aż do ul. Zawiszy, ułożone zostały szyny, które następnie będą zgrzewane. Prace ziemne, brukarskie i zbrojeniowe trwają też od przejścia na ul. Zawiszy do wiaduktu nad ul. Obozową. Na przystanku Warszawa Koło kończy się budowa zadaszenia peronów i zalewane są fundamenty pod słupy trakcyjne. Na dalszym odcinku, prowadzącym w stronę ul. Powązkowskiej, ułożone są już podkłady i szyny.

W ramach inwestycji zmodernizowane zostaną nie tylko przystanki, powstanie także funkcjonalny węzeł przesiadkowy połączony z nową stacją metra przy ul. Górczewskiej. Przebudowana trasa utworzy nowe możliwości i zapewni lepszą komunikację w mieście. Stanie się też alternatywą dla metra. Modernizacja warszawskiej linii obwodowej jest częścią znaczącej inwestycji realizowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Projekt „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)” jest współfinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europe”.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Rzeczpospolita
Polska



Współfinansowane przez Unię Europejską
Instrument „Łącząc Europe”

skomplikowane w transporcie przesyłki nadzwyczajne, np. maszyny torowe czy inne przesyłki wymagające szczególnych warunków transportu. Te przewozy realizowane są w relacjach zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, w większości do lub z Niemiec. Zdaniem dyrektora Lecha Lisickiego z STK zapotrzebowanie na transport ładunków niekonwencjonalnych i ponadgabarytowych w Polsce rośnie. Jest to obszar, którego obsługa wymaga zarówno odpowiednich zasobów, jak również know-how i doświadczenia. – *Grupa Kapitałowa OT Logistics posiada zarówno personel, jak i zasoby niezbędne do obsługi tego typu towarów i jest to dla nas bardzo ważna część oferty, a zarazem obszar, w którym widzimy istotny potencjał do rozwoju* – podkreśla dyrektor Lisicki.



PKP Cargo S.A. realizuje rocznie kilkaset przewozów ponadgabarytowych i specjalnych, począwszy od pojedynczych uszkodzonych wagonów, skończywszy na kilkusettonowych transformatorach

Dominuje PKP Cargo

PKP Cargo S.A. realizuje rocznie kilkaset przewozów ponadgabarytowych i specjalnych, począwszy od pojedynczych uszkodzonych wagonów, skończywszy na kilkusettonowych transformatorach. Z uwagi na prowadzone liczne prace związane z modernizacją infrastruktury kolejowej i rozbudową bloków energetycznych w elektrowniach liczba przesyłek systematycznie rośnie. Należy pamiętać również, że na transport (w tym również przesyłek nadzwyczajnych) duży wpływ ma stan gospodarki. Główne segmenty przewozów to:

- ▶ tabor – pociągi metra, nowo zbudowane pociągi i wagony dla przewozów pasażerskich, maszyny do prac torowych; prototypowe wagony towarowe, uszkodzone wagony itp.;
- ▶ kontenery np. High Cube;

- ▶ elementy konstrukcyjne/przemysłowe (elementy elektrowni, hydrotechniczne, wiatraki), transformatory o wadzie np. 200 ton (przewożone na specjalistycznych wagonach 24-32 osiowych), wirniki, generatory, prasy itp.;
- ▶ pojazdy kołowe, budowlane;
- ▶ szyny powyżej 36 m – np. 75, 120 m,
- ▶ sprzęt wojskowy.

W strukturach Spółki PKP Cargo znajduje się wydział, który zajmuje się obsługą tego typu przewozów pod względem handlowym/logistycznym i uzgadniania technicznych warunków przewozów (nadzwyczajnych) w komunikacji międzynarodowej. Dodatkowo w każdym z 7 Zakładów Spółki PKP Cargo pracują osoby odpowiedzialne za uzgadnianie przewozów nadzwyczajnych. Dodatkowo PKP Cargo ściśle współpracuje ze specjalnym działem w spółce spedycyjnej PKP Cargo Connect. PKP Cargo S.A. dysponuje wagonami specjalnymi, 8-osiowymi, serii Uaai. Przewozy nadzwyczajne realizowane są również z wykorzystaniem platform budowy normalnej np. Res/Rs/Rbs oraz na platformach budowy specjalnej np. Samms/Smms. W parku wagonowym spółki znajdują się również wagony zabudowane specjalistycznymi stelażami

Problemy i wyzwania

Ostatnio główne wyzwanie to konieczność uzgadniania przesyłek krajowych z innymi zarządcami niż PKP PLK. Kiedyś wystarczała jedna zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w Polsce, obecnie mogą być wymagane zgody nawet od 4 zarządców w relacji krajowej. W przewozach zagranicznych jest to z kolei pozyskiwanie niezbędnych dokumentów do wniosku o uzgodnienie warunków przejazdu pojazdów nowowbudowanych (w fazie testów lub dowożone na teren targów handlowych) w związku z różnymi wymaganiami stawianymi przez kolejowe urzędy bezpieczeństwa i zarządców infrastruktury w poszczególnych krajach.

Problemem jest również mała liczba wagonów specjalistycznych w Europie, począwszy od 8- do 12-osiowych, a skończywszy na bardziej specjalistycznych 16-, 32-osiowych. Ze względu na bardzo różnorodny charakter przewozów nadzwyczajnych część przewozów realizowanych jest przez większość przewoźników posiadających licencje.

Rozwój przewozów w dużej mierze jest uzależniony od sytuacji gospodarczej (makroekonomicznej) na świecie,

PKP Cargo S.A. dysponuje wagonami specjalnymi, 8-osiowymi, serii Uaai. Przewozy nadzwyczajne realizowane są również z wykorzystaniem platform budowy normalnej np. Res/Rs/Rbs oraz na platformach budowy specjalnej np. Samms/Smms.

do przewozu długich szyn np. 120 m. Przewozy nadzwyczajne realizowane są w każdym z rodzajów komunikacji (import/eksport/tranzyt/krajowe).

W przypadku szczególnie „dużych” przesyłek może być konieczne uruchomienie oddzielnego pociągu przewożącego tylko jeden wagon, wyłączenie napięcia i tym samym użycie lokomotywy spalinowej na całej drodze przewozu, jazda w porze dziennej, wprowadzenie zastępczej komunikacji pasażerskiej w przypadku wprowadzenia ograniczenia przewozu w ruchu jednotorowym, etc. Dodatkowo, przy realizacji niektórych przewozów PKP PLK wymaga, aby przesyłka była konwojowana przez pracowników zarządcy infrastruktury. Pracownik ten, jadąc w kabinie lokomotywy wskazuje maszyniście dodatkowe miejsca, w których należy ograniczyć prędkość przejazdu lub obserwuje stan ładunku na wagonie.

a szczególnie w Europie. Z uwagi na modernizację infrastruktury transportowej, planowane modernizacje sektora energetycznego/przemysłowego istnieje bardzo duży potencjał dla przewozów nadzwyczajnych w najbliższych latach. Niestety, z uwagi na wymiary lub ciężar nie wszystkie ładunki są możliwe do przewozu koleją. – *Obecnie największym problemem jest stan infrastruktury kolejowej, który przekłada się na znaczne ograniczenia przewozowe. Brak kodyfikacji linii kolejowych nie pozwala nam w szybki i łatwy sposób określić możliwości przewozu. Jednak wspólnie z zarządcą infrastruktury staramy się rozwiązywać sytuacje problemowe i szukać takich rozwiązań, aby sprawnie i bezpiecznie realizować przewozy nadzwyczajne* – czytamy w informacji przesłanej przez PKP Cargo. ◀

Franciszek Nietz

TransLogistica Poland



VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018

EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

Łączymy Twój biznes
ze światem od 6 lat!

OSPTN przygotowało 2 projekty zmian do odpowiednich rozporządzeń, niestety minister infrastruktury postanowił nie słuchać jakichkolwiek próśb i argumentów z rynku, w zamian nakładając jedne z najwyższych kar w Europie za nieprawidłowe pilotowanie pojazdów



Nadchodzące zmiany w gabarytach

5 lipca 2018 r. Sejm zaakceptował poprawki Senatu do projektu nowelizacji ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, który służy stosowaniu rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 oraz wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719.

Wdrażając przepisy unijne, które co do zasady były przygotowywane na potrzeby standardowych ciężarówek, polski ustawodawca postanowił pozostawić działający od 2012 r. polski system nakładania kar za brak odpowiednich zezwoleń do poruszania się pojazdami nienormatywnymi po drogach publicznych, a wypełniając zobowiązania unijne dodał regulacje związane z nakładaniem kar wynikające z rozporządzenia 2016/403. Przy okazji projekt rządowy uzupełnia kilka luk w prawie, które wyszły na jaw w trakcie ich stosowania. Niestety, jak się okazuje poprawiono tylko luki, które powodowały wątpliwości przy nakładaniu kar, z kolei wszelkie wątpliwości, które mogłyby być poprawione na rzecz przedsiębiorców nie znalazły zainteresowania w Ministerstwie Infrastruktury.

Oto kilka przykładów.

Naczepy modułowe

Poprawiono treść w art. 62 ust. 4b ustawy o ruchu drogowym w taki sposób, aby poruszanie się zestawem pojazdów składającym się z więcej niż 2 pojazdów (dla

przypomnienia zestaw pojazdów to ciągnik siodłowy z naczepą lub pojazd ciężarowy z przyczepą, tzw. tandem) zawsze wymagało zezwolenia odpowiedniej kategorii. Zamysł ustawodawcy nie byłby zły, jeśli celem było uniemożliwienie korzystania z naczep składających się z kilku „wózków” służących do przewozu np. kontenerów morskich. Często w mediach ukazują

wymi” pojazdami ponadgabarytowymi, np. naczepami modułowymi, wymagało uzyskania jednorazowego zezwolenia kat. VII. Tym oto sposobem, łatając dziurę związaną z nielegalnym przewozem kilku kontenerów morskich, rykoszetem uniemożliwiono poruszanie się na pusto pojazdami nienormatywnymi na podstawie stałych zezwoleń.

Łatając dziurę związaną z nielegalnym przewozem kilku kontenerów morskich, rykoszetem uniemożliwiono poruszanie się na pusto pojazdami nienormatywnymi na podstawie stałych zezwoleń.

się zdjęcia siedmio-, a nawet osiomioosio-owych zestawów, które przewożą dwa kontenery morskie. Łączna masa takiego pojazdu to nawet 80 lub 90 ton. Niestety, ustawodawca nie brał pod uwagę jasnych i wielokrotnych skarg składanych przez branżę transportu ponadgabarytowego, że taki zapis cofnie Polskę do realiów sprzed 2012 r., kiedy to poruszanie się „prawdzi-

Pilotaż

W 2015 r. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego, reprezentujące branżę pilotów pojazdów nienormatywnych, przygotowało kompleksowy projekt zmian dotyczący przepisów o pilotowaniu. Założeniem było dostosowanie polskich warunków tech-



Łukasz Chwalczuk

Managing partner w Kancelarii Prawnej Juridica, prezes zarządu OSPTN, ESTA Transport Section Executive, wykładowca na Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie.

nicznych i wyposażenia pojazdów pilotujących do standardów europejskich, w których prym wiodą Niemcy i Holendrzy. OSPTN przygotowało 2 projekty zmian do odpowiednich rozporządzeń, niestety minister infrastruktury postanowił nie słuchać jakichkolwiek próśb i argumentów z rynku, w zamian nakładając jedne z najwyższych kar w Europie za nieprawidłowe pilotowanie pojazdów. Doprowadziło to do skrajnego pokrzywdzenia polskich przedsiębiorców, którzy zainwestowali kilkanaście tysięcy euro w pojazd pilotujący zgodny z wysokimi, niemieckimi standardami (np. BF3). Mimo to, jeśli będą korzystać z tych pojazdów w naszym kraju, zostanie na nich nałożona kara w wysokości kilku tysięcy złotych.

Dodatkowo stworzono dwie kary – za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie oraz wymaganego szkolenia. W celu wyegzekwowania odpowiednich standardów i stosowania prawa sama idea penalizacji nie jest niczym niewłaściwym, ale jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że zaproponowane kary między 2 a 3 tysiące złotych są jednymi z najwyższych kar w Europie, to rodzi się pytanie, dlaczego polski przedsiębiorca najtrudniej i najgorzej będzie miał we własny kraju?

Z danych uzyskanych z WORD wynika, iż w Polsce ponad 20 tys. osób posiada uprawnienia do kierowania ruchem drogowym, zatem dostosowanie przepisów do aktualnego poziomu wiedzy powinno być priorytetem dla polskiego ustawodawcy.

Dane techniczne pojazdów

Kolejna zmiana mająca na celu ułatwienie organom kontrolnym nakładanie kar na przewoźników, w praktyce przysporzy głównie nowych problemów. Nowy art. 64ea stanowi, iż – *wykonywanie przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia [...] kategorii VII z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia*. Założenie było słuszne, aby przewoźnicy podawali prawdziwe dane

stawu pojazdów, które podlegają kontroli organu wydające zezwolenia, wtedy umożliwienie kontrolowania na drodze miało sens. Niestety, jak to przeważnie w Polsce bywa, nieuczciwi przewoźnicy nadal będą wpisywać we wnioskach „co im ślina na język przyniesie”, a profesjonaliści będą nadal marzyć „aby było tak jak w Niemczech – jasno i klarownie”. OSPTN wnioskowało do Ministerstwa Infrastruktury o doprecyzowanie zasad wydawania zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi, niestety póki co wniosek nie uzyskał aprobaty władzy, która skupia się głównie na tworzeniu nowych kar.

Z danych uzyskanych z WORD wynika, iż w Polsce ponad 20 tys. osób posiada uprawnienia do kierowania ruchem drogowym, zatem dostosowanie przepisów do aktualnego poziomu wiedzy powinno być priorytetem dla polskiego ustawodawcy.

Usuwanie pojazdów

OSPTN apelowało do Ministra Infrastruktury o stworzenie odpowiednich przepisów, które umożliwiłyby usuwanie pojazdów nienormatywnych nieposiadających zezwolenia nie tylko na parkingi strzeżone wskazane przez odpowiednich starostów. Parkingi te bardzo często ulokowane są w centrach miast lub przy drogach o niskich dopuszczalnych naciskach osi. Dla przykładu, parking strzeżony w Warszawie mieści się tuż obok dworca centralnego co powoduje, że pojazdy nienormatywne zatrzymane na obwodnicy Warszawy są przekierowywane niemalże pod Pałac Kul-



Gdyby polski ustawodawca zaczerpnął wiedzę i doświadczenie z innych krajów europejskich, w których obowiązkowym załącznikiem do wniosku o zezwolenia są dokumenty techniczne zestawu pojazdów, które podlegają kontroli organu wydające zezwolenia, wtedy umożliwienie kontrolowania na drodze miało sens



Wykonywanie przejazdu pojazdem nienormalnym na podstawie zezwolenia [...] kategorii VII z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormalnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia

Od września 2018 r. przewoźnicy będą karani podwójnie – raz z ustawy o ruchu drogowym za brak odpowiedniego zezwolenia oraz drugi raz z ustawy o transporcie drogowym za przekroczenie masy całkowitej, szerokości lub długości pojazdu.



OSPTN apelowało do Ministra Infrastruktury o stworzenie odpowiednich przepisów, które umożliwiałyby usuwanie pojazdów nienormalnych nieposiadających zezwolenia nie tylko na parkingi strzeżone wskazane przez odpowiednich starostów

tury, nie zważając, że masa takiego zestawu wynosi np. 130 ton. I w tym przypadku Ministerstwo Infrastruktury nie widziało potrzeby wyłączenia gabarytów z „ogólnego worka”.

Jedna kara to za mało

Gdy dołożymy do powyższych spostrzeżeń fakt, że od września 2018 r. przewoźnicy będą karani podwójnie – raz z ustawy o ruchu drogowym za brak odpowiedniego zezwolenia oraz drugi raz z ustawy o transporcie drogowym za przekroczenie masy całkowitej, szerokości lub długości pojazdu, dochodzimy do przekonania, że pomimo sprzeciwu strony społecznej nikt nie bierze ich zdania pod uwagę. W wyniku tych zmian powstanie pytanie retoryczne: czy Ministerstwo Infrastruktury dochowało zasady proporcjonalności kar oraz równości, wobec prawa, gdy:

- 2-osiowy żuraw samochodowy o masie (jedynie) 24 tony oraz 9-cio osiowy żuraw samochodowy o masie (aż) 102 tony, poruszające się po tej samej drodze publicznej, spowodują nałożenie dokładnie takiej samej kary?
- 9-osiowy żuraw samochodowy (masa całkowita 102 tony) spowoduje nałożenie



Fot. Dreamstime

OSPTN pracuje nad wdrożeniem nowych przepisów, które umożliwią użytkownikom dźwigów i pomp do betonu uzyskanie długoterminowych zezwoleń, co znacząco poprawi uczciwą konkurencję w branży

nie kary wysokości „jedyń” 15 tys. zł, podczas gdy zespół pojazdów o masie (jedyń) 50 ton, szerokości 3,5 m oraz długości 20 m spowoduje nałożenie 4 kar i wpisanie przewoźnika do rejestru naruszeń:

1. za brak zezwolenia – 15 tys. zł,
 2. za przekroczenie masy całkowitej o ponad 20% – 10 tys. zł,
 3. za przekroczenie długości o ponad 20% – 5 tys. zł
 4. za przekroczenie szerokości o ponad 20% – 5 tys. zł?
- Kara za przejazd zespołem pojazdów o masie (jedyń) 50 ton, szerokości 3,5 m oraz długości 20 m bez zezwolenia, wykonywany na tzw. potrzeby wła-

mówi znane przysłowie „są równi i równiejsi”, a przewoźnicy od lat nie mają ładu pod względem wdrażanych przepisów prawa.

Żurawie samochodowe i pompy do betonu

Wszelkie zmiany dotyczące pojazdów nienormatywnych siłą rzeczy dotyczą także grupy tzw. pojazdów specjalnych. Niestety, na chwilę obecną poza nazwą „pojazdy specjalne” polskie prawo nie przyznaje tym pojazdom żadnych „specjalnych” uprawnień (pomijamy kwestie podatkowe). 4-osiowa wywrotka, której masa całkowita w ogromnej części wynika z ilości i masy załadowanego ładunku, pod względem warunków technicznych pojazdów i prawa korzystania z dróg publicznych, to taki sam pojazd jak 4-osiowy żuraw samochodowy, którego funkcją jest podnoszenie, a nie przewożenie ładunków. Niestety, wieloletnie zaniedbania w zakresie nowelizacji prawa w zakresie pojazdów specjalnych doprowadziły do dzisiejszych problemów i absurdów. OSPTN jest jedynym organem reprezentującym branżę dźwigów i pomp do betonu w tym zakresie.

Okazuje się bowiem, iż praktycznie wszystkie żurawie samochodowe oraz pompy do betonu są produkowane w ramach odstępstw wynikających z definicji dyrektywy 2007/46/WE, załącznik II, część A, pkt. 5.7, a mimo to realia związane z uzyskaniem zezwoleń na poruszanie się pojazdem specjalnym z naciskiem osi 12 ton jest znaczną barierą administracyjną.

W związku z tym OSPTN pracuje nad wdrożeniem nowych przepisów, które umożliwią użytkownikom dźwigów

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu

20 czerwca 2018 r. odbyła się rozprawa w sprawie Komisja Europejska przeciwko Polsce w sprawie tzw. dyrektywy naciskowej. Komisja zarzuca Polsce rażące naruszenie zasad związanych z dopuszczeniem pojazdów o nacisku osi 11,5 tony na dro-



Fot. PEKIES

Wielka firma budowlana zapłaci dużo mniejszą karę, niż przewoźnik, który dopuścił się dokładnie tego samego naruszenia. Art. 32 Konstytucji RP jasno stanowi o równości wobec prawa

Wszelkie zmiany dotyczące pojazdów nienormatywnych siłą rzeczy dotyczą także grupy tzw. pojazdów specjalnych. Niestety, na chwilę obecną poza nazwą „pojazdy specjalne” polskie prawo nie przyznaje tym pojazdom żadnych „specjalnych” uprawnień.

sne (np. firmy budowlane, handlowe, usługowe) to kara „jedyń” 15 ty. zł, podczas gdy to samo naruszenie dokonane przez przewoźnika to kara nawet 35 tys. zł.

Nie sposób więc pogodzić się z faktem, że wielka firma budowlana zapłaci dużo mniejszą karę, niż przewoźnik, który dopuścił się dokładnie tego samego naruszenia. Art. 32 Konstytucji RP jasno stanowi o równości wobec prawa, ale jak

i pompy do betonu uzyskanie długoterminowych zezwoleń, co znacząco poprawi uczciwą konkurencję w branży.

Wg statystyk uzyskanych z CEPiK wynika, iż w Polsce zarejestrowanych jest ponad 6 tys. pojazdów specjalnych, co w przypadku dopuszczenia ich do ruchu z naciskiem osi 12 ton dałoby wpływy do budżetu w wysokości ponad 15 mln zł. Tym samym podwoiłyby się wpływy z tytułu zezwoleń w Polsce.

gi publiczne. Raport Komisji wskazuje, że jedyń 3% polskich dróg odpowiada wymogom unijnym. Końcowe orzeczenie w tej sprawie spodziewane jest w najbliższym czasie, ostateczna treść wyroku wydaje się przesądzona, a to z kolei zmusi polskiego ustawodawcę do zmian w zakresie dopuszczalnych nacisków osi na drogach publicznych oraz systemu wydawania zezwoleń. ◀

Łukasz Chwałczuk

Transportowy bumerang, czyli o palecie, której nikt nie chciał

Ideą każdego transportu jest dostawa towaru od nadawcy do odbiorcy. Bywają jednak sytuacje, gdy towar zostaje zwrócony przewoźnikowi po kradzieży lub pozostaje w jego posiadaniu z powodu odmowy przyjęcia przez odbiorcę. W takich przypadkach przewoźnik powinien zwrócić się do nadawcy o instrukcje co do dalszego postępowania z przesyłką.

Zazwyczaj wraca ona do nadawcy, ale często zdarza się, że nadawca odmawia jej przyjęcia. Przewoźnik zostaje z nie swoim towarem, który blokuje mu możliwość wykonania kolejnego przewozu. Co powinien zrobić w takiej sytuacji? Co, gdy nadawca odmówi przyjęcia odzyskanej lub uszkodzonej przesyłki? Jakie rozwiązania przewiduje obowiązujące prawo przewozowe?

Międzynarodowy transport z Polski do ...Polski

Przewoźnik otrzymał zlecenie przewozu jednej palety z Polski do Wielkiej Brytanii. Na parkingu w Wielkiej Brytanii paleta została skradziona. Kradzież została zgłoszona lokalnej policji. O fakcie zostały poinformowane wszystkie strony zaangażowane w proces przewozu, a więc spedytor, nadawca i odbiorca. Po dwóch tygodniach od kradzieży policja brytyjska poinformowała przewoźnika, że skradziona paleta została odzyskana i może ją odebrać. Przewoźnik przy okazji innego frachtu odebrał odzyskaną paletę, przywiózł na swoją bazę i składował w swoim magazynie. Po oględzinach okazało się, że brakowało kilku opakowań, jednakże pozostały towar był

nieuszkodzony. O przywiezieniu towaru na swoją bazę przewoźnik telefonicznie poinformował zleceniodawcę, pytając jednocześnie o możliwość zwrotu towaru nadawcy. Po kilku dniach spedytor, powołując się na uzgodnienia z nadawcą przesyłki, poinformował przewoźnika, że ten odmawia przyjęcia towaru i że obciążą przewoźnika kosztem skradzionej palety. Żadne instrukcje co do dalszego postępowaniem z odzyskanym towarem nie zostały przekazane. Przewoźnik stanął więc przed dylematem, co zrobić w takiej sytuacji. To, że ponosi odpowiedzialność za szkodę uznał za oczywiste, ale towar nie był uszkodzony, zatem raczej nie zamierzał płacić za całą paletę. Pozostawała jeszcze kwestia towaru, który zalegał w jego magazynie i którego nikt nie chciał.

Koło ratunkowe? Wybieram Konwencję CMR

Zwrócił się więc przewoźnik do kogoś, kto mógłby go wspomóc w bezradności. Otrzymał informację, że konwencja CMR zawiera regulacje, które kierunkują działania w takich przypadkach. Po lekturze konwencji CMR okazało się, że faktycznie zawiera ona wskazówki, które w zaistnia-



Art. 14 ust. 1 konwencji CMR: Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe (...), przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem

go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym. Ale paleta z towarem została skradziona, zatem nie zaszła żadna z okoliczności opisanych w powyższym przepisie. Podpisał więc art. 12 ust. 2 CMR, który wskazuje, że – *prawo nadawcy do rozporządzania przesyłką wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego (w dorozumieniu również towar) został wydany odbiorcy*. Towar został skradziony i po odzyskaniu przez brytyjską policję odebrany przez przewoźnika, przywieziony



Art. 20 konwencji CMR stanowi, że towar można uznać za utracony tylko wtedy, gdy nie został on wydany odbiorcy w ciągu 30 dni po upływie umówionego terminu dostawy

Zgodnie z art. 12 ust. 1 CMR, nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.

łych okolicznościach mogą pomóc w załatwieniu sprawy. Pierwsze wnioski przewoźnik wyciągnął po lekturze art. 12 ust. 1 CMR. Wynika z niego, że – *Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania*

do Polski i składowany w jego magazynie. Do angielskiego odbiorcy zatem nie dotarł. Na tej podstawie przewoźnik uznał, że prawo do rozporządzania towarem w dalszym ciągu spoczywało na nadawcy. Zauważył również, że od planowanej daty dostawy do dnia, w którym poinformował on swojego zleceniodawcę, minęły niespełna trzy ty-



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.

godnie, a art. 20 konwencji CMR wyraźnie stanowi, że – *towar można uznać za utracony tylko wtedy, gdy nie został on wydany odbiorcy w ciągu 30 dni po upływie umówionego terminu dostawy*. Uznał więc, że przesyłka nie została utracona i w takiej sytuacji nadawca nie może jej nie przyjąć. Nadawca jednak odmówił przyjęcia przesyłki, o czym został on poinformowany przez spedytora.

odzyskanie towaru po dwóch tygodniach po terminie dostawy i przywiezienie go do Polski uniemożliwia jego wydanie odbiorcy i w tej sytuacji musi zwrócić się do nadawcy z prośbą o instrukcje co do dalszego postępowania z nim. Z uwagi na to, że nie dysponował danymi kontaktowymi nadawcy, zdecydował się na wysłanie formalnego pisma do swojego zleceniodawcy, czyli spedy-

określenia terminu i miejsca zwrotu towaru, dał trzydniowy termin na odpowiedź oraz zagroził, że w przypadku nieudzielenia wymaganych instrukcji w terminie, zastosuje środki określone w art. 16 ust. 2 lub w art. 16 ust. 3 konwencji CMR. Pismo wysłał listem poleconym za potwierdzeniem odbioru, a kopię mailem. Na reakcję spedytora długo nie musiał czekać. Po dwóch dniach otrzymał od niego informację, że nadawca przyjmie towar na swój magazyn. Dostawa została zorganizowana, a towar w umówionym terminie dostarczony przez przewoźnika i przyjęty przez nadawcę. Sporządzono przy okazji protokół stanu

Art. 16 ust. wskazuje, że w przypadku zaistnienia przeszkód w wydaniu towaru i nie otrzymania od nadawcy instrukcji, przewoźnik jest uprawniony do zabezpieczenia towaru i składowania go na jego ryzyko i jego koszt.

Przewoźnik zwrócił uwagę na art. 14 ust. 1 konwencji CMR, który wskazuje, że – *Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe (...), przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem*. Uznał więc, że

tora. W dalszym ciągu nie był jednak przekonany, że jego prośba o instrukcję zmieni stanowisko nadawcy prezentowane we wcześniejszej korespondencji ze spedytorem. Zerknął więc do konwencji CMR, aby sprawdzić, czy zawiera ona jakieś przepisy, którymi mógłby zwiększyć siłę nacisku. Podpowiedź znalazł w art. 16 ust. 2, który wskazał mu, że – *w przypadku zaistnienia przeszkód w wydaniu towaru i nie otrzymania od nadawcy instrukcji, przewoźnik jest uprawniony do zabezpieczenia towaru i składowania go na jego ryzyko i jego koszt*. Ciekawsze rozwiązanie spedytor znalazł w art. 16 ust. 3, który – *umożliwia również sprzedaż towaru bez oczekiwania na instrukcje nadawcy w przypadku, gdy koszty przechowywania towaru będą niewspółmierne wysokie w stosunku do jego wartości*.

Od czytania do działania – finał paletowej zabawy

Zaopatrzony w prawne argumenty, przewoźnik przystąpił do działania. Przygotował pismo, w którym pozostawił odzyskaną przesyłkę do dyspozycji nadawcy, zażądał



Przed podjęciem jakichkolwiek działań, przewoźnik powinien zażądać dalszych instrukcji od nadawcy. Gdyby ten uznał, że kontynuowanie przewozu jest bezcelowe, mógłby zadysponować przywiezieniem palety do Polski i wydanie jej jemu lub innej osobie

przesyłki, którego wynik wyträcił nadawcy ostatniego asa – obciążenie za całą paletę. W paletce brakowało bowiem zaledwie kilku opakowań towaru, a pozostały okazał się nieuszkodzony. W porównaniu z całym galimatiasem, szkoda okazała się niewielka i bez przeszkód została rozliczona w stosownym trybie. Wobec zaistniałych okoliczności, strony darowały sobie dochodzenie jakichkolwiek, innych roszczeń.

Przepisy prawa należy interpretować w ujęciu prawnym, a nie według własnego „widzi mi się”

Pomimo, że sprawa zakończyła się po myśli naszego bohatera, nie wszystkie elementy tej układanki pasowały do siebie. Podnoszone przez przewoźnika argumenty, choć okazały się skuteczne, nie stanowiły właściwej podstawy do składania tego typu żądań u jego zleceniodawcy. Pierwsza niezgodność wynikała z błędnej wykładni art. 14 ust. 1 konwencji CMR. W opisanym przypadku, fakt odzyskania przesyłki i jej



Nadawca mógłby nakazać kontynuowanie przewozu i dostarczenie przesyłki faktycznemu odbiorcy w Wielkiej Brytanii. Po otrzymaniu takiej dyspozycji, przewoźnik byłby zobowiązany dostarczyć odebraną z policji przesyłkę do miejsca dostawy określonego w liście CMR

postawienia do dyspozycji przewoźnika nie stanowiły przesłanki określonej w tym artkule. Przesyłka została bowiem odzyskana, co umożliwiło jej dalszy przewóz do odbiorcy. Dlatego też przed podjęciem jakichkolwiek działań, przewoźnik powinien zażądać dalszych instrukcji od nadawcy. Gdyby ten uznał, że kontynuowanie przewozu jest bezcelowe (np. z powodu odmowy przyjęcia opóźnionej dostawy przez odbiorcę), mógł zadysponować przywiezieniem palety do Polski i wydanie jej jemu lub innej osobie. Mógłby też nakazać kontynuowanie przewozu i dostarczenie przesyłki faktycznemu odbiorcy w Wielkiej Brytanii. Po otrzymaniu takiej dyspozycji, przewoźnik byłby zobowiązany dostarczyć odebraną z policy przesyłkę na miejsce dostawy określone w liście CMR. Co jest ważne, byłby do tego zobowiązany również wówczas, gdy przesyłka była już w jego magazynie w Polsce. Zwrócenie przesyłki nadawcy pozwoliło przewoźnikowi na uniknięcie dodatkowych kosztów związanych z wykonaniem takiej instrukcji.



Fot. Fotolia

Polskie orzecznictwo sądowe za nadawcę najczęściej uznaje zleceniodawcę przewoźnika, a nie firmę, która dokonywała załadunku i jest wpisana jako nadawca w list przewozowy. Zatem w podobnych przypadkach polscy przewoźnicy powinni zwracać się o instrukcję do swoich mocodawców zamawiających transport

na warunkach podanych w liście przewozowym było niemożliwe (art. 14 ust. 1 CMR) lub zaistniałyby przeszkody w wydaniu towaru po przybyciu na miejsce dostawy (art. 15 ust. 1 CMR). W opisanym

dostarczony odbiorcy). Zatem nadawca nie musiał brać pod uwagę przywołanych sankcji. Trudno jest ocenić, czy wydanie dyspozycji o skierowaniu towaru do sprzedającego (nadawcy określonego w liście przewozowym) było spowodowane presją przywołanych sankcji, chęcią odzyskania towaru, czy próbą załatwienia sprawy na drodze polubownej.

Co jest ważne dla przewoźników, którzy znajdują się w podobnej sytuacji?

Nadawca przesyłki

Nie wszyscy wiedzą, kto w świetle obowiązujących przepisów jest traktowany jako nadawca przesyłki. Polskie orzecznictwo sądowe za nadawcę najczęściej uznaje zleceniodawcę przewoźnika, a nie firmę, która dokonywała załadunku i jest wpisana jako nadawca w list przewozowy. Zatem w podobnych przypadkach polscy przewoźnicy powinni zwracać się o instrukcję do swoich mocodawców zamawiających transport, a nie szukać w internecie kontaktu z firmami widniejącymi w listach przewozowych. Takie stanowisko reprezentuje również większość sądów europejskich. Podobne procedury będą zatem obowiązywać przy zawieraniu umów przewozu z zagranicznymi zleceniodawcami. Oczywiście nie jest to zasada, ale lepiej nie sprawdzać tego na swoim portfelu.

Art. 16 ust. 3 umożliwia sprzedaż towaru bez oczekiwania na instrukcje nadawcy, w przypadku gdy koszty przechowywania towaru będą niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości.

Druga niezgodność polegała na błędnym zastosowaniu art. 16 ust. 2 i 3 konwencji CMR. Artykuły te miałyby zastosowanie wyłącznie wówczas, gdyby faktycznie wykonanie umowy przewozu

przykładzie nie zaszła okoliczność uniemożliwiająca przewóz (odebranie towaru umożliwiło przewoźnikowi dostarczenie go do odbiorcy), ani też nie zaszły przeszkody w jego wydaniu (towar nie został

Okoliczności uniemożliwiające wykonanie umowy przewozu

W przypadku zaistnienia okoliczności uniemożliwiających wykonanie umowy przewozu na warunkach określonych w liście przewozowym, np. z powodu poważnego uszkodzenia przesyłki (art. 14 ust. 1 CMR), przewoźnik powinien zwrócić się do nadawcy o wydanie stosownych instrukcji. W przypadku wydania instrukcji o kontynuowaniu przewozu zgodnie z listem przewozowym, przewoźnik może je wykonać w oparciu o dyspozycję przekazane w każdej dopuszczalnej formie (mailowo, za pośrednictwem komunikatora lub telefonicznie). W przypadku wydania przez nadawcę dyspozycji o dostarczeniu towaru w inne miejsce i wydania go odbiorcy innemu niż określony w liście przewozowym, przewoźnik powinien bezwzględnie zażądać od nadawcy wydania pierwszego oryginalnego egzemplarza listu przewozowego zawierającego nowe instrukcje (art. 12 ust. 5 lit. a) CMR). Należy również wiedzieć, że przewoźnik, który nie wykona wydanych instrukcji lub który zastosuje się do instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu



Fot. V7w

W przypadku wystąpienia okoliczności, które pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i nie otrzymania w krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarami, przewoźnik może samodzielnie podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie tej osoby

przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za wynikłą z tego szkodę (art. 12 ust. 7 CMR).

Przeszkody w wydaniu przesyłki odbiorcy

W przypadku zaistnienia przeszkód w wydaniu przesyłki odbiorcy, np. w związku z nieprzyjęciem przez niego towaru z powodu uszkodzenia, do wykonania instrukcji nadawcy nie jest niezbędny pierwszy egzemplarz listu przewozowego (art. 15 ust. 1 konwencji CMR). Przewoźnik może je wykonać w oparciu o dyspozycje przekazane w dowolnej formie. Aby jednak mówić o przeszkodach w wydaniu przesyłki odbiorcy, musi ona być do niego dowieziona i postawiona do jego dyspozycji.

Uprawnienia przewoźnika do rozporządzania przesyłką

Jak wskazano powyżej, przewoźnik po zaistnieniu przesłanek określonych w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1 konwencji CMR, zgodnie z art. 12 konwencji CMR jest zobowiązany do wystąpienia do nadawcy o stosowne instrukcje. Na dobrodziejstwo art. 16 konwencji CMR, która daje mu uprawnienia do dysponowania towarem, może się powoływać dopiero wówczas, gdy takich instrukcji nie otrzyma, lub

tów, spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji, a szczególnie związanych z ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy. Rozporządzanie przesyłką wynika również z art. 14 ust. 2 konwencji CMR. Wskazuje on, że w przypadku wystąpienia okoliczności, które pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i nie otrzymania w krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, przewoźnik może samodzielnie podjąć środki, jakie wyda mu się najlepsze w interesie tej osoby. W takich przypadkach, pomimo różnic w warunkach przewozu, przewoźnik zazwyczaj stara się kontynuować przewóz do miejsca określonego w liście przewozowym.

Co jest jeszcze ważne dla stron?

Praktyka wskazuje, że w przewozach zazwyczaj uczestniczy kilka podmiotów, co powoduje, że uzyskanie pierwszego egzemplarza listu przewozowego z wymaganymi instrukcjami jest bardzo utrudnione. Niejednokrotnie utrudnione jest również szybkie uzyskanie jakichkolwiek instrukcji. Aby jednak wykluczyć prawdopodobieństwo wydania przesyłki osobie, która nie będzie miała do niej żadnych praw, prze-



Aby wykluczyć prawdopodobieństwo wydania przesyłki osobie, która nie będzie miała do niej żadnych praw, przewoźnik przed podjęciem działań powinien upewnić się, że przesyłka będzie dostarczona do uprawnionego odbiorcy

bądź rozliczanie powstałych szkód. Przepisy konwencji CMR, na gruncie których dokonano powyższej symulacji, również nie rozwiązują wszystkich problemów, które mogą towarzyszyć szkodzie transportowej. W razie potrzeby strony umów mają do dyspozycji przepisy miejscowego prawa przewozowego oraz prawa cywilnego, które mogą być stosowane subsydiarnie, nawet w sporach dotyczących przewozów będących pod rządami konwencji CMR. W każdym przypadku przewoźnik powinien dysponować przesyłką zgodnie z przepisami i postępować z nią zgodnie z obowiązującym prawem. Chodzenie „na skróty” lub interpretowanie przepisów na zasadzie „widzi mi się” nie zawsze przynosi pożądaną efekt i kończy się tak, jak w opisanym przykładzie. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie, prawa przewozowego
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Przewoźnik, który nie wykona wydanych instrukcji lub który zastosuje się do instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za wynikłą z tego szkodę (art. 12 ust. 7 CMR).

gdy oczekiwanie na takie instrukcje może stwarzać zagrożenie dla towaru. I tak, zgodnie z art. 16 ust. 2, przewoźnik może wyładować towar w swoim magazynie na rachunek osoby uprawnionej, przy czym bierze on wówczas na siebie dozór towaru. Może on również powierzyć przechowanie towaru osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Po wyładowaniu towaru przewóz uważa się za ukończony, a towar zostaje obciążony należnościami wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami. Zgodnie z art. 16 ust. 3, przewoźnik może również przystąpić do sprzedaży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości. Na podstawie art. 16 ust. 1, przewoźnik ma też prawo do zwrotu koszt-

woźnik przed podjęciem działań powinien upewnić się, że przesyłka będzie dostarczona do uprawnionego odbiorcy. W przypadku wątpliwości, bezwzględnie powinien zażądać od nadawcy przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego zawierającego stosowne instrukcje. Co jest ważne, powinien to być oryginalny pierwszy egzemplarz listu przewozowego, który pozostał w miejscu załadunku towaru. Kopie wykonane w jakiejkolwiek formie nie są uznawane za list przewozowy i nie stanowią zgodnego z prawem nośnika instrukcji. W przypadku odmowy przekazania przez nadawcę pierwszego egzemplarza listu przewozowego, przewoźnik może postąpić zgodnie z przepisami art. 16 ust. 2 i art. 16 ust. 3 konwencji CMR.

Opisane przypadki nie wyczerpują całej listy okoliczności, które utrudniają lub uniemożliwiają wykonanie przewozu,



Poradztwo transportowe

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
80-785 Warszawa, ul. Włodowa 13 lok. 53
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 460 50 50
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

W przypadku wielokrotnych naruszeń, na przedsiębiorstwie ciąży wizja kontroli. A same naruszenia mogą być wynikiem działań zarówno samej firmy jak i pracowników

Fot. Shutterstock

Najnowsze zmiany w prawie – poznaj konkretne rozwiązania! Cz. 1.

Zapowiadane zmiany w Ustawie o transporcie drogowym zostały uchwalone. Wraz z nowymi zapisami transport musi przygotować się również na wejście w życie nowej Ustawy o tachografach. Jakie to są modyfikacje? I najważniejsze – jak dokładnie się do nich przygotować?

Sejm 6 czerwca uchwalił zmiany oraz przedstawił nową ustawę. Zaczęły one obowiązywać po 30 dniach od momentu ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, a zatem już w czasie wakacji możemy spodziewać się ich wejścia w życie. Czy to wystarczający czas na wdrożenie zmian? Zobaczmy, co ulega modyfikacji i jakie rozwiązania można zastosować już dziś.

Dobra reputacja przedsiębiorstwa i podział naruszeń

Dobra reputacja przedsiębiorstwa nie jest tematem nowym. Już od dawna firmy muszą dbać o swoje „morale” i odpowiednio edukować pracowników oraz siebie samych, aby szybko rozwiązywać problemy oraz nie dopuszczać do ich ponownego pojawiania się. Jednak teraz niektóre naruszenia otrzymają odpowiednie statusy. Dzieli się one na poważne (PN), bardzo poważne (BPW) i najpoważniejsze (NN).

ROZWIĄZANIE:

Bardzo często firmy transportowe zapominają o podstawach, czyli o wszelakich regu-

laminach oraz o edukacji swoich pracowników. Rozwiązaniem tego problemu jest zrobienie dwóch kroków wstecz i przyjrzenie się sytuacji przedsiębiorstwa. – *Należy odpowiedzieć sobie na kilka pytań. Czy jako szef dbam o odpowiedni poziom wiedzy moich pracowników? Czy inwestuję w szkolenia oraz na bieżąco informuję ich o zmianach? Firmom, które się do nas zgłaszają proponujemy szeroki audyt dokumentacji wewnętrz-*

nia mogą być wynikiem działań zarówno samej firmy jak i pracowników.

Brak wpisu kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy

Nie jest to nowość w Ustawie. Już wcześniej obowiązek ten istniał, jednak brak kar za stosowanie się do tego zapisu skutecznie odciągał uwagę kierowców. Jednak sam

Niektóre naruszenia, zgodnie z wprowadzonymi zmianami o Ustawie o transporcie drogowym, otrzymają odpowiednie statusy. Dzieli się one na poważne (PN), bardzo poważne (BPW) i najpoważniejsze (NN).

nej i konkretne zmiany, które zabezpieczają interesy dwóch stron: zarówno pracownika jak i pracodawcy – komentuje Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP. Pamiętajmy, że w przypadku wielokrotnych naruszeń, na przedsiębiorstwie ciąży wizja kontroli. A same narusze-

wpis jest ważny nie tylko z poziomu kontroli, ale i prowadzenia ewidencji czasu pracy.

ROZWIĄZANIE:

Przypomnijmy sobie procedurę wpisu kodu kraju. – *Kierowca ma obowiązek dokończyć wpis kodu kraju zaraz po odebra-*

nym odpoczynku dobowym. Wpis ten poświadcza, że w rozpoczyna pracę w danym państwie. Co ważne, należy tego dokonać nawet wtedy, gdy karta nie została wyciągnięta z tachografu. Podobna procedura powinna mieć miejsce w momencie zakończenia dnia pracy – również należy wpisać kod państwa, w którym znajduje się kierowca. Pamiętajmy! Taka aktywność (czyli obsługa tachografu) jest zaliczana jako praca i tym samym przerywa odpoczynek kierowcy. Jednocześnie, jeśli kierowca dokonał wpisu zakończenia pracy, a zaistnieje potrzeba jej wznowienia, to może wznowiać (nawet kilkakrotnie) pracę i ponownie ją zakończyć, jeżeli to była jego ostatnia praca w danym dniu. Należy jednak mieć na uwadze, że nieodpowiednio odebrany odpoczynek jest naruszeniem, więc należy go odpowiednio zaplanować – informuje Mariusz Hendzel.

Modyfikowanie i fałszowanie ewidencji czasu pracy i utrudnianie kontroli

Czas pracy kierowcy to najważniejszy element funkcjonowania przedsiębiorstwa. Dokumentacja tego dotycząca to również pierwsza rzecz, o którą upomną się kontrolerzy. Tych, którzy dokonają modyfikacji lub sfalszują dokumenty, dotknie kara w wysokości 8 tys. zł. Tą samą kwotą zostaną ukarani ci, którzy będą sprawiali trudność podczas kontroli i odmówią wglądu do ewidencji.

ROZWIĄZANIE:

Niestety, jeszcze istnieją firmy, które albo nie prowadzą ewidencji czasu pracy, albo prowadzą ją niezgodnie z wytycznymi. Zdarzają się również takie przedsiębiorstwa, które ingerują w dokumenty pró-



Przed ewidencją czasu kierowcy firma nie ucieknie. Dla tych, którzy z jakiegokolwiek powodu nie chcą wziąć na siebie prowadzenia ewidencji, mogą zlecić to zadanie firmie zewnętrznej

Tych, którzy dokonają modyfikacji czasu pracy kierowcy lub sfalszują dokumenty, dotknie kara w wysokości 8000 zł. Tą samą kwotą zostaną ukarani ci, którzy będą sprawiali trudność podczas kontroli i odmówią wglądu do ewidencji.

bując na siłę dostosować je do wymagań swoich, a nie ustawodawcy. – Dobrze prowadzone rozliczenia, w szczególności w przypadku tras zagranicznych, mogą okazać się korzystne dla firmy. Przed samą ewidencją firma nie ucieknie, nie ma się co łudzić. Dla tych, którzy z jakiegokolwiek

powodu nie chcą wziąć na siebie prowadzenia ewidencji, mogą zlecić to zadanie firmie zewnętrznej. Oczywiście wybór odpowiedniej firmy musi zostać poprzedzony dobrym badaniem rynku. Pamiętajmy, że dokumentacja ta jest naprawdę istotna, więc zamiast opcji ekonomicznej, czyli małych firm, które kuszą niskimi cenami (i niestety współmiernie niską jakością), warto wybrać sprawdzonych partnerów do współpracy. Dzięki temu możemy skorzystać z pomocy doświadczonych ekspertów, ich wiedzy oraz doradztwa. Zachęcamy do współpracy z nami w tym zakresie – mówi Mariusz Hendzel z Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

Podwyżka w taryfikacji – większe kary dla przedsiębiorstwa

Zmiany pojawiły się również w taryfikacji. Odczują je głównie przedsiębiorstwa i osoby zarządzające transportem. Do jakich stawek będziemy musieli się przyzwyczaić? Jednorazowa, maksymalna kara dla firmy transportowej podczas kontroli na drodze wyniesie 12 tys. zł. To o 2 tys. zł więcej niż dotychczas. Ustawo-



Kierowca ma obowiązek dokonać wpisu kodu kraju zaraz po odebraniu odpoczynku dobowym. Wpis ten poświadcza, że rozpoczyna pracę w danym państwie. Podobna procedura powinna mieć miejsce w momencie zakończenia dnia pracy



Szkolenia dla kierowców oraz dla kadry zarządzającej i osób rozliczających czas pracy nie tylko podnoszą kwalifikacje pracowników, ale i znacząco poszerzają wiedzę uczestników

Jednorazowa, maksymalna kara dla firmy transportowej podczas kontroli na drodze wyniesie 12 tys. zł. To o 2 tys. zł więcej niż dotychczas. Ustawodawcy postanowili zwiększyć również kwotę mandatu dla osoby zarządzającej. Maksymalna kara wynosić będzie 3 tys. zł.

dawcy postanowili zwiększyć również kwotę mandatu dla osoby zarządzającej. Maksymalna kara wynosić będzie 3 tys. zł.

dla kadry zarządzającej i osób rozliczających czas pracy nie tylko podnoszą kwalifikacje pracowników, ale i znacząco poszerza-

ją wiedzę uczestników. My, jako kancelaria, takie szkolenia możemy zorganizować indywidualnie dla każdej z firm i dopasować program do potrzeb przedsiębiorstwa. Jeżeli grupa pracowników jest zbyt mała, pracodawca może wysłać również swoich podopiecznych na szkolenia otwarte. Czy warto jest inwestować w takie rzeczy? Zdecydowanie! Wystarczy zwrócić uwagę na wysokość mandatów! Kwota jednego szkolenia, np. dla grupy 10 kierowców, to około 2 tys. zł. To 1/6 kary. A doskonale wiemy, że lepiej zapobiegać niż leczyć. Należy mieć również na uwadze, że częste szkolenia w firmie nie tylko podnoszą kwalifikacje i minimalizują ryzyko dotkliwych mandatów, ale również są cenną bronią podczas ewentualnych postępowań oceniających reputację pracodawcy. Firma ma jasne dowody na to, że dokłada wszelkich starań, aby poziom wiedzy swoich pracowników był na wysokim poziomie – przekonuje ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

Kolejne zmiany wraz z ich dokładną analizą i praktycznymi wskazówkami w kolejnej części, w której będzie można znaleźć informacje o:

- transporcie intermodalnym,
- inteligentnych tachografach,
- ograniczeniach manipulacji w tachografach,
- zakazie sprzedaży i reklamy narzędzi do manipulacji,
- kontroli tachografu w zatwierdzonym warsztacie. ◀



Kwota jednego szkolenia, np. dla grupy 10 kierowców, to około 2 tys. zł. To 1/6 kary

ROZWIĄZANIE:

Sankcje dla przedsiębiorstwa oraz dla zarządzającego to sygnał, że coś niedobrego dzieje się w firmie. Przyczyn może być wiele, jednak przy rosnących kwotach mandatu należy podejmować odpowiednie kroki jak najszybciej. – Rozwiązaniem tego problemu jest inwestycja w wiedzę swoich pracowników. Szkolenia dla kierowców oraz

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl



To zespół ekspertów działających w branży transportowej od 2004 r. Od ponad 13 lat wykwalifikowani specjaliści doradzają polskim przedsiębiorstwom w zakresie pomocy prawnej i eksperckiej tworząc szerokie portfolio produktów i usługowe. W ofercie kancelarii transportowej znajdują się m.in. szkolenia otwarte i indywidualne, audyty dokumentacji, usługowe rozliczanie kierowców, delegowanie oraz wyliczanie płacy minimalnej w krajach Unii Europejskiej. Wychodząc naprzeciw potrzebom, grupa ITD-PIP wprowadziła również na rynek szereg innowacyjnych narzędzi wspierających pracę przedsiębiorstw transportowych. Są to m.in. oprogramowanie SuperTacho służące szybkiej analizie i rozliczaniu składników wynagrodzeń i delegacji, czytnik kart i tachografów TachoDroid oraz system czytników TachoSpot. Więcej informacji o kancelarii na www.itd-pip.pl

Informacje nt. płacy minimalnej, zgłaszania pracowników delegowanych do zagranicznych systemów identyfikacyjnych oraz aktualne stawki obowiązujące w krajach Unii Europejskiej: www.minimalna.eu

Portfolio produktowe:

- **SuperTacho** – szybki i intuicyjny program do prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców, wyliczania diet, płacy minimalnej oraz delegacji www.supertacho.pl
- **TachoDroid** – czytnik danych z kart kierowcy i tachografów www.tachodroid.pl



Nowe przepisy dotyczące nakładania kar pieniężnych związanych z przewozem towarów w ramach krajowej sieci kolejowej obowiązują od 1 sierpnia

SENT: nowe regulacje przewozu towarów

1 sierpnia weszły w życie nowe przepisy dotyczące kar administracyjnych związanych z przewozem towarów w ramach krajowej sieci kolejowej. Natomiast już 14 czerwca zaczęła obowiązywać nowelizacja ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, tzw. SENT. Celem tych regulacji jest skuteczniejsze monitorowanie transportu „towarów wrażliwych”.

Po nowelizacji ustawa, oprócz transportu drogowego, objęła również transport kolejowy. Znacznie zwiększył się też zakres towarów objętych monitorowaniem. W katalogu, oprócz towarów, które były śledzone w transporcie drogowym od 2017 r., znalazły się teraz produkty lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne zagrożone brakiem dostępności na terytorium Polski. Wprowadzono także szereg istotnych zmian dla przewoźników i kierowców w zakresie sankcji.

DB Schenker udostępnia narzędzia

Nowe przepisy dotyczące nakładania kar pieniężnych związanych z przewozem towarów w ramach krajowej sieci kolejowej obowiązują od 1 sierpnia.

W ustawie wskazane zostały podmioty, które mają obowiązek zgłaszania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszeń przewozu towarów zgodnie z wyszczególnioną listą,

W katalogu, oprócz towarów, które były śledzone w transporcie drogowym od 2017 r., znalazły się teraz produkty lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne zagrożone brakiem dostępności na terytorium Polski.

na odpowiednio przygotowanej platformie internetowej PUESC (www.puesc.gov.pl) – system SENT.

– Operatorzy logistyczni nie zostali wymienieni w katalogu określającym zakres podmiotowy ustawy. Mając jednak na uwadze zabezpieczenie szeroko rozumianych interesów klientów i podwykonawców oraz zagwarantowanie najwyższego poziomu świadczonych usług, DB Schenker udostępnia klientom narzędzia, które umożliwiają podanie numerów SENT związanych z wysyłką (numer referencyjny i klucz dla przewoźnika) w przekazywanym zleceniu oraz wydrukowanie ich na dokumentach przewozowych. Na tej podstawie dokonywane są

uzupełnienia danych dotyczących przewozu zgłoszonej przesyłki – wyjaśnia Piotr Łoboda, doradca klienta DB SCHENKERinfo.

Problem klasyfikacji towarów

Nowelizacja wprowadziła też regulacje ułatwiające zgłaszanie towarów wrażliwych. Od 14 czerwca można dokonywać zbiorczych zgłoszeń oraz stosować jedynie Nomenklaturę Scaloną (CN) – opracowaną przez Komisję Europejską, a nie określanie rodzaju towaru według Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU). Dzięki temu rozwiązany zostanie problem niewłaściwej klasyfikacji towarów. ◀



Trzecia generacja Sprintera

Trzecia generacja Sprintera wyróżnia się dynamicznym wyglądem oraz komfortem i bezpieczeństwem na poziomie oferowanym w samochodach osobowych

Po 23 latach od wprowadzenia na rynek vana Mercedes-Benz Sprinter, producent wypuścił jego trzecią generację. W 2019 r. dostępny będzie również nowy eSprinter.

Nowy Sprinter to zaawansowany technologicznie samochód dostawczy. Wyposażono go w systemy wsparcia kierowcy znane z osobowych Mercedesów, w tym w system multimedialny MBUX ze sterowaniem głosowym. Posiada ponad 1700 kombinacji długości, wysokości i napędów; w tym po raz pierwszy w historii także na przednie koła. Maksymalna modułowość to rdzeń nowej koncepcji Sprintera.

Wiele nowości

Co ważne, samochód zapewnia kompleksową łączność internetową. Sieciowe usługi Mercedes PRO w połączeniu z nowym systemem multimedialnym MBUX (Mercedes-Benz User Experience) to narzędzie do kompleksowego zarządzania

flotą w trybie online, gdyż informacje o pojeździe (lokalizacja, poziom paliwa, terminy przeglądów) mogą być pozyskiwane niemal w czasie rzeczywistym.

Do napędów na tylne oraz na cztery koła dołączył napęd na oś przednią. Pojazd w tej wersji może przewieźć ładunek cięższy o 50 kg w porównaniu do wariantu z napędem na oś tylną. Niższy o 80 mm dolny próg załadunku sprawia, że załadunek/rozładunek czy też (w wypadku zabudowy kempingowej) wejście/wyjście z samochodu są wygodniejsze.

Sprinter dostępny jest z dwiema, na nowo opracowanymi przekładniami napędu na przednie koła: 9-biegową automatyczną przekładnią hydrokinetyczną (zakresy biegów są stopniowane, co zapewnia równowagę pomiędzy niskim zużyciem paliwa i sprawnością prowadzenia) oraz

Niższa cena

- Podstawowa wersja furgon kosztuje od 84 330 zł netto. To ok. 6,5% mniej niż w przypadku poprzedniego, najtańszego modelu.
- Podwozie do zabudowy to koszt od 78 230 zł netto, czyli o 7% taniej niż dotychczas.

6-biegową skrzynią manualną, pozbawioną wibracji dźwigni zmiany biegów. Przewagą konkurencyjną stanowi pozostawienie w palecie silnika V6.

Komfortowo i bezpiecznie

Miejsce pracy kierowcy jest uporządkowane i praktyczne, z elastyczną koncepcją schowków. Fotele są ergonomiczne, a system klimatyzacji ulepszony. Ergonomiczna zabudowa nadkoli i możliwość wykorzystania w pełni wysokości w części ładunkowej w połączeniu z napędem na oś przednią daje większe możliwości zastosowania pojazdu. Maksymalna ładowność wynosi 17 m³, przy obciążeniu do 5,5 tony.

Poziom bezpieczeństwa zwiększono dzięki systemom wspomagającym, jak samoczynująca kamera cofania, pokazująca obraz w lusterku wstecznym, nowoczesny pakiet parkowania z widokiem 360 stopni oraz czujniki deszczu ze zintegrowanym systemem Wet Wiper dla optymalnej widoczności nawet podczas używania wycieraczek. ◀



Skonfigurować można ponad 1700 wersji pojazdu. Może on służyć m.in. do przewozu towaru lub ludzi, a także być wykorzystywany jako kamper, autobus lub ambulans

XV FORUM POLSKICH MENEDŻERÓW LOGISTYKI

2-3 PAŹDZIERNIKA 2018 R. WARSZAWA



JEŻELI ZARZĄDZASZ:



15% ZNIŻKI
WPISZ KOD „PSL 15”
PODZIAS REJSTRACJI

WŚRÓD PRELENTÓW M.IN.:



TOMASZ SĄCZEK
PARTNER
MERYTORYCZNY
Vice Director I Strategy
and Operations, PwC



TOMASZ MIKA
Head of Industrial
Agency Poland, JLL



**IZABELA
NIEMIEC-BUTRYM**
dyrektor DGWiZS,
Ministerstwo Gospodarki,
Morskiej i Żeglugi
Śródlądowej



**STANISŁAW
WOELKE**
Prezes VIVE Transport,
ekspert branży TSL



PIOTR SKOBAŁO
Dyrektor Pionu Logistyki
i Obsługi Klienta
w Neonet S.A.



**PAWEŁ
PSZCZÓLKOWSKI**
Dyrektor Logistyki
Amica S.A.

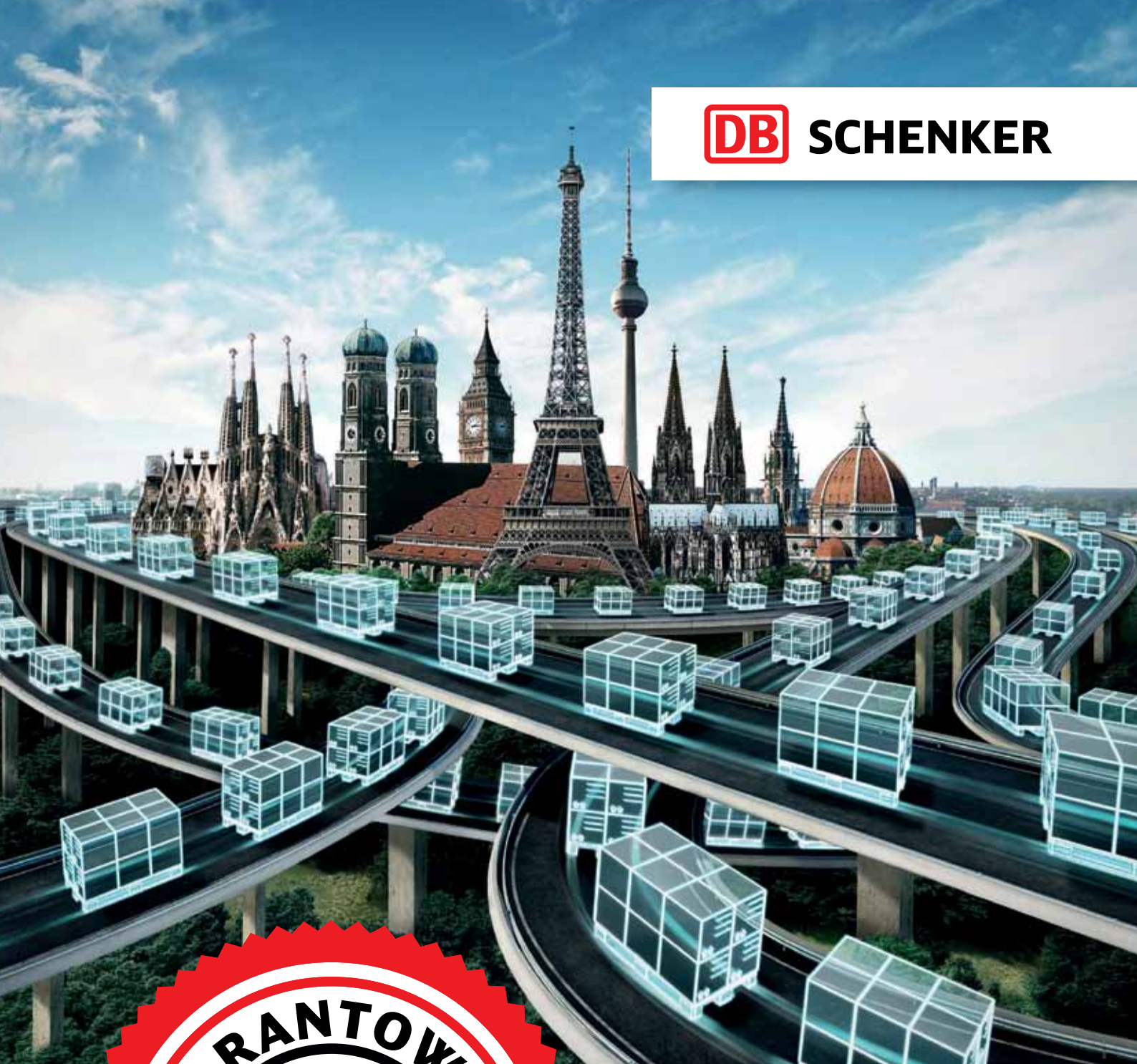
WEŹ UDZIAŁ W NAJWAŻNIEJSZYCH SPOTKANIU LIDERÓW POLSKIEJ LOGISTYKI

23 PRELENTÓW | **2** DNI KONFERENCJI | **PONADEK 2,5** TYSIĄCA UCZESTNIKÓW POPRZEDNICH EDYCJI |
WIECZORNY BANKIET Z RECITAŁEM STANISŁAWA SOYKI

ZGŁOSZENIA I PEŁNY PROGRAM NA STRONIE [KONFERENCJE.PB.PL](http://konferencje.pb.pl)

Partnerzy





GWARANTOWANA
DO
10:00
13:00
★ **DOSTAWA** ★

**Dostawa do 10:00
lub 13:00 w transporcie
międzynarodowym.**

Skorzystaj z zalet nowych usług:
Premium 10 i Premium 13.
Zaufaj najsilniejszej sieci w Europie.