LUTY – 2/2017 (77)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081–5255

Partner wydania: GRUPA GEIS

Kompleksowe usługi transportowe i logistyczne.



Tematy numeru:

Logistyka branży odzieżowej

Zapowiada się udany rok

Projekt ustawy uderza w przewoźników

Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

Targi Kielce
exhibition & congress centre

ROTRA

IX Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

9-11.05.2017



TARGI DAJĄ **WIĘCEJ**

Sprawdź na: ■ www.targidajawiecej.pl ■ facebook.com/targidajawiecej

Najwygodniejsze rozwiązania



W **GLS** stworzyliśmy wiele rozwiązań ułatwiających obsługę przesyłek, dzięki którym ich logistyka jest zawsze dostosowana do Twoich potrzeb. Przekonaj się, że dostarczamy coś więcej dla biznesu.

*Pick&Return***Service** *Pick&Ship***Service** *Exchange***Service**



Dowiedz się więcej na **www.gls-group.eu**

Kurier z przesłaniem

GLS



Przez długie lata transport intermodalny w Polsce stanowił niszę, choć dwucyfrowy wzrost przewozów intermodalnych w latach 2010-2011 dawał nadzieję na dalszy ich rozwój. Potem dynamika spowolniła, a w 2015 r. udział tych przewozów w obrocie kolejowym był tylko nieco większy niż rok wcześniej. Do tego w ciągu kolejnych miesięcy systematycznie spadał, tak jak kolejowe przewozy towarowe i przeładunki w polskich portach. Małe zainteresowanie przewozami intermodalnymi tłumaczono m.in. nienajlepszymi regulacjami prawnymi, wysokimi kosztami dostępu do infrastruktury kolejowej, złym stanem torów, czy brakiem długofalowych rozwiązań systemowych.

Sytuacja zmieniła się w zeszłym roku, i to mimo słabych wyników w przewozach towarowych. Według danych UTK w III kw. 2016 r. operatorzy przewieźli o 34,3% jednostek więcej niż w tym samym okresie roku poprzedniego. W przeliczeniu na TEU wzrost ten wyniósł aż 31,08%. O blisko 30% wzrosła masa towarów w przewozach intermodalnych, a wykonana praca przewozowa o 22,30%.

Co leży u podstaw tak sporej zmiany? Zdaniem ekspertów czynników było kilka: bardziej energiczne niż wcześniej działania mające na celu poprawę kolejowej obsługi polskich portów, notujących wzrost przeładunków kontenerowych; więcej unijnych środków finansowych przeznaczonych na rozwój tego sektora; rozbudowa DCT Gdańsk; a także utrzymanie 25-procentowej kolejowej zniżki intermodalnej. Eksperci, niedawno przewidywali, że rozwój tego transportu jeszcze przyspieszy po wybudowaniu w Łodzi terminala przeładunkowego dla pociągów do i z chińskiego Chengdu. Miał on powstać na terenie 33-hektarowej działki należącej do Agencji Mienia Wojskowego. Przed przetargiem na budowę ogłoszono jednak, że zostanie przeprowadzona ponowna analiza sposobu zagospodarowania tej nieruchomości. Nie wiadomo teraz, czy inwestor nie przeniesie terminala do Czech, a wtedy Nowy Jedwabny Szlak i związane z tym pieniądze ominą Polskę.

Zapraszam do lektury,

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

Logistyka

Zarówno w centrach handlowych, jak i w kanale e-commerce 6
Fashion oczami eksperta 12
Logistyka branży produkcyjnej 14
Geis – firma z pełną paletą usług logistycznych 16

Logistyka-technologia

30 lat i 30 bram dla lidera technologicznego – firmy Ricoh 18
Palety INKA – do transportu w kontenerach 19
Wózek widłowy kontra przenośniki – co sprawdzi się lepiej w Twoim magazynie? 20

Transport drogowy

Bezpieczeństwo kierowcy to podstawa 22
Projekt ustawy uderza w przewoźników 24

Transport intermodalny

Zapowiada się udany rok 28
Optymistyczne prognozy 31
Z bogatym doświadczeniem 32
Ekol otwiera nowe połączenie intermodalne 33
Problemy z nadmiarem i niedostatkiem 34

Transport morski i śródlądowy

Przyszłość Odry 38

Transport kolejowy

Transport przyszłości 42
Hyperloop po polsku 45

Prawo

Licencja na pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie tylko dla spedytorów 46
Analiza i rozliczanie kierowców... w pigułce... cz. 2 50
Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego „już" od 30 listopada 2017 roku 53

Finansowanie i ubezpieczenia

Dwucyfrowe tempo wzrostu w branży leasingowej 56
Transportowa koniunktura dla nielicznych 61



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

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

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

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

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

Skład DTP
Studio 2000 www.studio2000.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

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

Współpraca
Tomasz Dobczyński, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Mariusz Kasior, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Łukasz Pluszczewicz, Monika Roman, Jerzy Różyk, Damian Żabicki.

KMGmedia

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

Poznaj nasze wszystkie aktywności: **www.kmg-media.pl**

TSLbiznes · Truck&Van · Spotkania Transportowe · Vademecum Transportu · Katalogis.net
AGRO Expert · CONSTRUCTION Expert · KOMUNAL Expert · SERWIS Expert · Tool Expert

WWW.SPOTKANIA.TSL-BIZNES.PL



SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA WIOSNA 2017

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

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



1	marca	–	**KRAKÓW**
7	marca	–	**POZNAŃ**
14	marca	–	**BIAŁYSTOK**
22	marca	–	**WARSZAWA** podczas targów MT TSL (Ptak Warsaw Expo)
28	marca	–	**LUBLIN**
4	kwietnia	–	**WROCŁAW**
20	kwietnia	–	**GDYNIA**
26	kwietnia	–	**SOSNOWIEC** podczas targów Logistex/Transportex

Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe Wiosna 2017.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

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



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

Organizatorzy Konferencji:

KMGmedia TSLbiznes Truck&Van

Partnerzy:

TimoCom. UTA inelo GBOX Assist OCRK 360 TRANS FERRY ultransnet MICHELIN EUROMASTER TRANS.EU

NATANEK TACHOLAB LEGALTRANS TRANSPORT FRANÇAIS REPRESENTANT iuridica kancelaria prawna TRANSLAWYERS koben ITD-PIP.pl CDS ODSZKODOWANIA DZIAŁYŃSKI i JUDEK



Operator logistyczny musi posiadać duże doświadczenie i dostęp do większej infrastruktury, obejmującej nie tylko regały paletowe i półkowe, lecz także stojaki pozwalające na przechowywanie odzieży na wieszakach, bądź nawet całe systemy, które pozwalają na jej przemieszczanie

Fot. FIEGE

Zarówno w centrach handlowych, jak i w kanale e-commerce

Polski rynek odzieżowy zajmuje ósme miejsce w Europie pod względem obrotów i aż drugie, gdy za kryterium weźmiemy liczbę firm. Odzież króluje w centrach handlowych i w kanale e-commerce, co z góry narzuca odpowiednie procedury i stawia wymagania operatorom logistycznym.

Za Damianem Kołatą, business development managerem FIEGE można śmiało powtórzyć, że chociaż pozornie mogłoby się wydawać, że logistyczna obsługa branży odzieżowej jest zadaniem, które nie powinno nastręczać operatorowi logistycznemu większych problemów, to jednak stanowi ona spore wyzwanie, głównie ze względu na dużą dynamikę związaną z coraz częstszymi zmianami kolekcji, a także specyfiką samego towaru. Niezliczona ilość kolorów, wzorów i rozciągnięta siatka rozmiarowa sprawia, że magazynowana ilość jest coraz większa, a cykl życia produktów coraz krótszy. Duże akcje wyprzedażowe na styku sezonów, regularnie pojawiające się nowe trendy i duża konkurencja na polskim rynku sprawia, że branża odzieżowa staje się niezwykle dynamiczna.

Operator logistyczny również powinien pamiętać o tym, że przy tak dużej liczbie firm na rynku, konsument ma wybór spośród kilkudziesięciu marek o ogólnopolskim zasięgu i wielu lokalnych, a za wizerunek marki w tak bardzo konkurencyjnym środowisku odpowiada operator. Tym bardziej, że branża odzieżowa stale się rozwija i zmienia.

Specyfika branży

– *To, że branża odzieżowa w dużej mierze przeniosła się do centrów handlowych, warunkuje proces dostaw i ich specyfikę, a co za tym idzie i wymagania firm odzieżowych w stosunku do operatorów* – uważa Michał Wochna, dyrektor logistyki, Spedimex Sp. z o.o. – *Czynniki wynikające z umiejscowienia punktów sprzedaży to przede wszystkim wąskie okna czasowe dostaw oraz znaczne rozproszenie punktów w ramach jednego centrum handlowego. Musimy być w wielu miejscach w jednym czasie, gdyż takie są wymagania odnośnie przyjęcia dostaw w galeriach handlowych. Często okna czasowe wahają się w przedziale +/- 15 minut. W tym czasie zamówienie powinno znaleźć się w sklepie, przy czym liczba punktów w ramach jednej galerii potrafi być naprawdę pokaźna* – tłumaczy.

Duże akcje wyprzedażowe na styku sezonów, regularnie pojawiające się nowe trendy i duża konkurencja na polskim rynku sprawia, że branża odzieżowa staje się niezwykle dynamiczna.

Iwona Połowicz, dyrektor produktu lotniczego w DHL Global Forwarding za słowa kluczowe dla branży uważa: terminowość, dokładność, dostępność i niezawodność. – *Już od ponad 50 lat DHL świadczy swoje usługi, które zostały specjalnie opracowane dla sektora modowego. W dobie tak rozwiniętych kanałów sprzedaży i handlu detalicznego, kiedy łańcuchy dostaw są złożone, DHL Global Forwarding zapewnia doskonałą jakość obsługi, wygodną dla odbiorców formę dostawy, gwarantuje również zmniejszenie czasu realizacji zlecenia i łatwy dostęp do nowych rynków* – wymienia.

Damian Kołata podkreśla, że operator logistyczny, jeśli chce sprostać rosnącym wymaganiom, musi posiadać duże doświadczenie i dostęp do większej infrastruktury, obejmującej nie tylko regały paletowe i półkowe, lecz także stojaki pozwalające na przechowywanie odzieży na wieszakach, bądź nawet całe systemy, które pozwalają na jej przemieszczanie. Należy również pamiętać o wydzielonych strefach dla towarów o znacznej wartości. Tylko rozbudowana i rozlokowana we właściwy sposób infrastruktura będzie odpowiednia dla operacji na coraz częstszych dostawach wolumenu. Zwiększona częstotliwość dostaw wynikająca z przyczyn opisanych wcześniej, oznacza nic innego jak więcej czynności operacyjnych, które rozpoczynają się już w momencie przyjęcia i składowania, a kończą w chwili kompletacji i pakowania. – *Nie należy również zapominać o istotnym elemencie procesowym, jakim jest zarządzanie zwrotami. Mam tu nam myśli zarówno zwroty z sektora B2B, czyli z salonów firmowych, czy hurtowni, jak i zwroty z kanału e-commerce, które sięgają bardzo często nawet 30%. Jest to istotna wartość, która jednak rośnie jeszcze bardziej w gorących przedświątecznych okresach, bądź w wyniku coraz bardziej popularnych w Polsce dni darmowej dostawy, a także przeniesionych z rynku amerykańskiego akcji, takich jak „black Friday" oraz „cyber Monday". Dopiero połączenie tych wszystkich umiejętności daje faktyczne korzyści naszym partnerom i pozwala się skupić im na rozwoju swoich podstawowych działań, zostawiając nam do zagospodarowania całość procesów logistycznych, usług stanowiących wartość dodaną, zarządzanie zwrotami i obsługę kanału e-commerce. Klient znacznie minimalizuje w takim wypadku ryzyko, zmniejsza się również zaangażowanie kapitału własnego, który może zostać przekierowany na działania służące osiąganiu przewagi konkurencyjnej* – podkreśla.



Fot. DTW Logistics

Ciężarówka DTW Logistics ze specjalnie zaprojektowaną szatą graficzną umieszczoną na naczepie, promująca markę odzieżową PLNY i usługi samego operatora

Czynniki wynikające z umiejscowienia punktów sprzedaży w centrach handlowych to przede wszystkim wąskie okna czasowe dostaw oraz znaczne rozproszenie punktów w ramach jednego obiektu.


Fot. DHL GF

DHL Global Forwarding opracował specjalną usługę dla sektora odzieżowego: Garments on hangers (GOH), czyli „ubrania na wieszakach". Jest to system indywidualnego transportu ubrań na wieszakach, który jest jednym z najbardziej skutecznych sposobów, aby bezpiecznie transportować towar na długich trasach

Na życzenie klienta

Aby sprostać wysokim wymaganiom i pomóc klientom osiągnąć przewagę na konkurencyjnym rynku, operatorzy mają w zanadrzu różne rozwiązania. FIEGE oferuje nie tylko standardowe usługi typu *fulfillment*, polegające na przyjęciu towaru, kompletacji zamówienia i wysyłce, ale wykonuje także szereg innych czynności poprzedzających ten proces, obejmujących kontrolę jakości, katalo-



Z systemem składowania na wisząco

Michał Wochna, dyrektor logistyki, Spedimex Sp. z o.o.

Sprawne kompletowanie i dostarczenie produktów na półki sklepowe w branży odzieżowej to priorytet. Tu nie ma miejsca na taryfę ulgową, szczególnie w przypadku wzmożonych sezonów jak wymiany kolekcji i akcje promocyjne. W obszarze magazynowania, dla branży odzieżowej dużym ułatwieniem jest system składowania odzieży na wisząco. W obiektach Spedimex wydzielona została powierzchnia wyposażona w regały statyczne oraz system przesuwny służący do przemieszczania odzieży. Umożliwia to załadunek bezpośrednio na środki transportu, znacznie przyspieszając proces obsługi zamówień. Wszystkie środki transportu dedykowane dla dystrybucji odzieży posiadają w standardzie drążki do przewozu na wisząco oraz mobile wózki do transportu z rampy przyjęć do sklepu klienta.

Na etapie przygotowania produktów do wysyłki, specjalistyczny park maszynowy pozwala na prasowanie i odświeżanie odzieży za pomocą trzech różnych systemów. Rodzaj prasowania dobierany jest indywidualnie do rodzaju materiału, a nad całym procesem czuwa technolog.

gowanie artykułów, wysyłkę wzorów do studiów fotograficznych, a także etykietowanie czy przygotowywanie zestawów promocyjnych. Na życzenie klientów oferuje również prasowanie i odświeżanie odzieży, szycie, foliowanie, wieszanie na wieszaki, mocuje etykiety oraz koraliki z cenami, znaczniki RFID, a także plakietki zabezpieczające. – *Klienci FIEGE korzystają także z systemu obsługi klienta poprzez wielojęzyczny system call center, czy naszych usług celnych, HR-owych oraz wspierających rozwój systemów IT. Mówiąc generalnie – FIEGE jest w stanie wykonać każdą relatywnie możliwą usługę, jakiej zażyczy sobie klient* – wylicza Damian Kołata.

Z kolei DHL Global Forwarding opracował specjalną usługę dla tego sektora: *Garments on hangers* (GOH), czyli „ubrania na wieszakach". Jest to system indywidualnego transportu ubrań na wieszakach, który jest jednym z najbardziej skutecznych sposobów, aby bezpiecznie transportować towar na długich trasach. – *Usługa GOH chroni wysokiej klasy cenną odzież. Kontenery GOH są bardzo uniwersalne, ponieważ mogą być ładowane na ciężarówki jak i do samolotów. GOH to również lepsza wydajność, ponieważ jest to usługa, która może zabrać towar bezpośrednio z fabryki do sprzedawców detalicznych, i można przy tym łatwo sortować ubrania w zależności od sklepu lub wg określonej kolejności* – zalety tej usługi podkreśla Iwona Połowicz.

Natomiast polska firma DTW Logistics, specjalizująca się w logistyce kontraktowej oraz transporcie i spedycji międzynarodowej, włączyła się w kampanię promocyjną swojego klienta jakim jest polska marka ubrań PLNY. W grudniu wyjechała naczepa DTW Logistics obrendowana logiem PLNY należąca do DTW Logistics. Operator obsługuje wszystkie procesy logistyczne tej marki odzieżowej i świadczy dla PLNY kompleksowe usługi logistyki kontraktowej – towar, który zostaje dostarczony do magazynu operatora jest przepakowywany, metkowany oraz składowany, a następnie po kompletacji zamówień, wysyłany do sklepów stacjonarnych (za pomocą dostaw *same day*), jak i do odbiorcy końcowego, który złożył zamówienie przez internet. Całość obsługi odbywa się za pomocą zintegrowanego systemu łączącego zarówno systemy klienta, poszczególnych firm kurierskich oraz obsługującego płatności elektroniczne. Takie rozwiązanie pozwala na optymalizację czasu w trakcie obsługi zwrotów czy reklamacji. Co więcej, DTW Logistics kładzie również nacisk na usługi wartości dodanej – na życzenie klienta towar może być ozdobnie zapakowany, albo uzupełniony o dodatkowe inserty. DTW Logistics zaproponował to rozwiązanie również innym swoim klientom.

Zanim operator logistyczny podejmie się zaprojektowania procesu dla swojego kontrahenta, musi zapoznać się z obecnie istniejącym rozwiązaniem, a także strategią rozwoju na najbliższe lata.



Z wykorzystaniem specjalnych kontenerów

Iwona Połowicz, dyrektor produktu lotniczego DHL Global Forwarding, odpowiedzialna za projekt GOH w Polsce

Transport ubrań będących częścią ekskluzywnych kolekcji stanowi duże wyzwanie. Odzież jest wykonana z wysokiej jakości materiałów, a ceny na fakturach producenta przyprawiają o zawrót głowy. Dlatego też do transportu lotniczego wykorzystywane są specjalne kontenery, w których ubrania są transportowane na wieszakach. Aby zminimalizować ryzyko uszkodzeń, kontener jest wykładany wewnątrz specjalną folią, streczem na zewnątrz, a od góry zakładana jest gruba folia zabezpieczająca przed przeciekaniem na wypadek deszczu. W celu zapewnienia bezpieczeństwa towaru każdy kontener jest plombowany.

Dodatkowo, pokładając duże nadzieje w rozwoju sektora mody, DHL Global Forwarding wraz z IMG zdecydował się na uruchomienie bezprecedensowego programu, który nazwano DHL Exported. Łączy on w sobie globalną platformę marketingową najbardziej efektownych imprez Fashion Week, które korzystają z możliwości logistycznych DHL. Program ten ma na celu pomóc projektantom w prowadzeniu ich biznesu na arenie międzynarodowej. DHL Exported dedykowane jest projektantom mody mającym siedzibę na ich lokalnym rynku i chcącym dalej rozwijać swoją markę w skali międzynarodowej.

Rosnąca rola kanału e-commerce

Z roku na rok coraz większą część obrotów branży odzieżowej stanowią przychody z internetowego kanału sprzedaży. Można wręcz śmiało powiedzieć, że odzież i kanał e-commerce to naturalne powiązanie. Jak podaje Damian Kołata, najnowsze badania pokazują, że nawet 72% internautów z największą częstotliwością wybiera ubrania, akcesoria i dodatki. Dopiero kolejną kategorią są książki oraz płyty i artykuły elektroniczne. Gdyby sięgnąć głębiej i doszukać się różnic dotyczących płci i wieku – również nie można pozwolić sobie na skupienie się tylko wokół jednej grupy. Stale rośnie udział mężczyzn kupujących odzież online, zaciera się również różnica demograficzna. Klientami internetowego kanału sprzedaży są zarówno nastolatki, jak i osoby po pięćdziesiątym roku życia. Przedstawiciele branży muszą więc skupić bardzo dużą uwagę na rozwoju e-commerce. Tym bardziej, że odzież zajmuje czołową pozycję jako kategoria podatna na efekt ROPO (Research Online Purchase Offline – poszukiwanie w internecie informacji o produktach i usługach, których zakup następuje w kanale offline) i odwróconego ROPO. – *Wydatki na zakupy online dla kategorii „odzież/akcesoria/dodatki" wynosi już 83 zł miesięcznie, a na kategorię*



Z zachowaniem najwyższych standardów

Damian Kołata, business development manager FIEGE

Indywidualny charakter naszej oferty, skonstruowanej w zależności od potrzeb, skali, potencjału i wymagań naszego klienta, a także wysoki poziom świadczonych usług powodują, że FIEGE z powodzeniem współpracuje z podmiotami z branży odzieżowej. Niemniej jednak, w dalszym ciągu pracujemy nad zwiększeniem naszej obecności na tym rynku. Dokładamy wszelkich starań, aby obsługa odbywała się zawsze z zachowaniem najwyższych standardów i ze świadomością nieodłącznego wpływu działań operatora na sukces sprzedażowy kontrahenta. Operator logistyczny stanowi integralną część kreowania wizerunku marki klienta i kształtowania Customer Experience klienta ostatecznego. Błędy popełniane przez operatora, które mogłyby polegać na nieprawidłowej kompletacji towaru, błędnej wysyłce, czy też zbyt długiej obsłudze procedury zwrotu wpływają bezpośrednio na postrzeganie naszego klienta. Konieczne jest więc wykształcenie wśród osób wykonujących operacje logistyczne świadomości uczestnictwa w szerszym projekcie, nie tylko typowo logistycznym, lecz także sięgającym głębiej, mającym duży wpływ na wizerunek i powtarzalność zamówień w przyszłości.

ColdChain Poland

Synergia z targami: WorldFood Warsaw

Targi Chłodniczych Łańcuchów Dostaw i Temperatury Kontrolowanej

11 – 13 kwietnia 2017
EXPO XXI WARSZAWA

www.coldchainpoland.pl
Kontakt: 22 395 66 94

Pierwsze w Polsce targi dedykowane logistyce w temperaturze kontrolowanej



Na życzenie klientów operatorzy oferują również prasowanie i odświeżanie odzieży, szycie, foliowanie, wieszanie na wieszaki, mocują etykiety oraz koraliki z cenami, znaczniki RFID, a także plakietki zabezpieczające

„obuwie" 77 zł miesięcznie. Tak duża skala i tempo rozwoju powoduje, że pomocny w tym zakresie staje się również doświadczony operator logistyczny. Będzie on w stanie zaoferować odpowiednio opracowane i nieustannie udoskonalane procesy szybkiej kompletacji zamówień, zapewnia prawidłowość ich realizacji i bezbłędność w wysyłce, a także podejmie się zarządzania procesem zwrotów, w ramach którego od momentu przyjęcia paczki do chwili udostępnienia jej do kolejnej sprzedaży należy wykonać szereg różnorodnych czynności – twierdzi menedżer FIEGE. A rosnące znaczenie segmentu internetowego powoduje wprowadzenie do obsługi logistycznej wielu nowych procesów. Tylko takie firmy jak FIEGE, która od 2007 r. w kanale e-commerce współpracuje z kilkoma kontrahentami, są w stanie podjąć się całościowego zarządzania operacjami w branży odzieżowej.



Doświadczony operator logistyczny jest w stanie zaoferować odpowiednio opracowane i nieustannie udoskonalane procesy szybkiej kompletacji zamówień, zapewnia prawidłowość ich realizacji i bezbłędność w wysyłce, a także podejmie się zarządzania procesem zwrotów

Być dobrym operatorem

Zanim operator logistyczny podejmie się zaprojektowania procesu dla swojego kontrahenta, musi zapoznać się z obecnie istniejącym rozwiązaniem, a także strategią rozwoju na najbliższe lata. Tak przynajmniej uważa Damian Kołata. – *Dynamiczny rozwój całego sektora odzieżowego, jak i jego kanału internetowego sprawia, że powierzchnia odpowiadająca obecnie wolumenowi może być za dwa lata zbyt mała, bądź aktualne ułożenie nie będzie efektywne. Najważniejszym jest znalezienie właściwej proporcji między artykułami przechowywanymi w regałach wysokiego składowania (których jest jednak coraz mniej), regałach półkowych i na wieszakach. Składowanie powinno być tak zaprojektowane, aby proces przyjęcia, a przede wszystkim kompletacji przebiegał bardzo sprawnie. Nieodzownym będzie w tym wypadku dedykowany dla branży odzieżowej system WMS, który będzie wspierał w zaprojektowaniu systemu kompletacji tak, aby przebiegał on bezbłędnie w jak najkrótszym czasie i w zależności od rodzaju zamówienia, z pominięciem procesu sortowania*

Dynamiczny rozwój całego sektora odzieżowego, jak i jego kanału internetowego sprawia, że powierzchnia odpowiadająca obecnie wolumenowi może być za dwa lata zbyt mała, bądź aktualne ułożenie nie będzie efektywne.

na zminimalizowanie opóźnień, które są dla podmiotów branży modowej bardzo niebezpieczne – mówi Damian Kołata.

Warto zaznaczyć, że operator logistyczny zawsze powinien być świadomy, że strata czasu w obliczu niezwykle szybko zmieniających się trendów i kolekcji może spowodować znaczny spadek sprzedaży i w obliczu dużej konkurencji nastręczyć sporo trudności w powrocie na poprzedni poziom. Dla swojego klienta musi być nie tylko usługodawcą, ale przede wszystkim partnerem wychodzącym z propozycją usprawnień i optymalizacji oraz przedstawiającym nowe rozwiązania w sferze zarządzania łańcuchem dostaw, które wpłyną na osiągnięcie przewagi konkurencyjnej i stanowić będą znaczną wartość dodaną na tak konkurencyjnym i dynamicznym rynku.

Elżbieta Haber

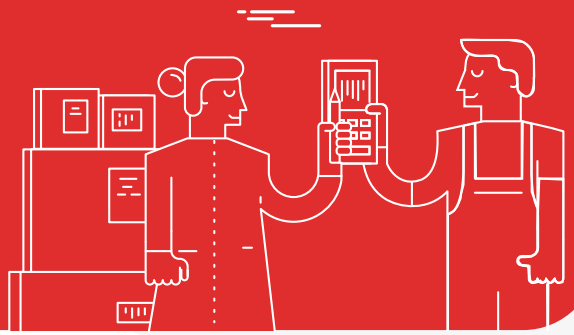
W przypadku branży modowej kluczową cechą dobrego operatora logistycznego będzie elastyczność i umiejętność szybkiej reakcji na pojawiające się potrzeby. Co ważne – operator może wesprzeć kontrahenta również w jak największej integracji pionowej, co wspomoże szybkie i bezbłędne wprowadzenia na rynek kolejnych kolekcji. – *FIEGE oferuje swoim klientom usługę Fiege Far East, w ramach której odbieramy towar ze szwalni i dokonujemy już na miejscu wstępnej kontroli jakościowej. Skorzystanie z takiej usługi pozwala szybko zareagować na ewentualne niewłaściwe wykonanie zamówionego towaru i rozpocząć natychmiast proces reklamacji. Pozwala to* – uzasadnia swoja wypowiedź. To właśnie w procesie magazynowania i kompletacji operator logistyczny może zaproponować najwięcej usprawnień, które przełożą się na oszczędności, krótsze terminy realizacji zamówień i mniejszy odsetek reklamacji. Oddzielnym tematem jest proces zwrotów, których naturalnie jest więcej, w przypadku wzrostu sprzedaży. Dedykowana powierzchnia magazynowa dla przyjęcia zwrotów i wykonania usług dodatkowych będzie również kluczowa dla zapewnienia klientom ostatecznym szybkiego zwrotu gotówki i zachęcenia do ponownych zakupów.

SPEDIMEX
JUST LOGISTICS

Logistyka to sztuka sprawnego łączenia.



Nawet najbardziej skomplikowane procesy stają się proste, jeśli powierzysz je ekspertowi. Łączymy potrzeby małego, średniego i dużego biznesu, aby zapewnić niezawodny łańcuch dostaw. Skorzystaj z rozwiązań magazynowych i dystrybucyjnych, dopasowanych do Twoich potrzeb, i ciesz się komfortem.



Wszędzie tam, gdzie liczy się czas.

Odwiedź nas na **www.spedimex.pl** lub napisz: **sales@spedimex.pl**

Fashion oczami eksperta

Branża odzieżowa stale ulega przeobrażeniom, a jej obsługa logistyczna staje się coraz trudniejsza. W związku z tym, że obecnie mamy sześć sezonów a nie cztery, skraca się czas życia produktu, zawężają się okna czasowe dostaw wyznaczone przez sieci handlowe, a w kanale e-commerce mamy coraz bardziej szczegółowe wymagania. Jak z tymi problemami można sobie poradzić? – mówi Piotr Hoch, dyrektor sprzedaży i rozwoju logistyki kontraktowej, Rhenus Logistics S.A.

Jakie są charakterystyczne cechy obsługi logistycznej branży odzieżowej i co jest najtrudniejsze dla operatora logistycznego?

Branża odzieżowa charakteryzuje się dużą sezonowością i nieprzewidywalnością sprzedaży. Istotną rolę w kształtowaniu sprzedaży odzieży ma m. in. pogoda, czy też powodzenie kolekcji, która może z sukcesem wpisać się w panujące trendy lub być kolekcją nie trafiająca w gusta klientów.

Z czego wynika specyfika branży? Na czym polegają usprawnienia?

Dużym wyzwaniem dla obsługi logistycznej branży *fashion* są sezonowe zmiany kolekcji. Zmiana rodzaju asortymentu nieodłącznie wiąże się z reorganizacją powierzchni magazynowej. Kolekcja jesienno-zimowa zajmuje zdecydowanie więcej miejsca niż wiosenno-letnia, a magazyn musi być na to gotowy. Operator powinien móc dynamiczne dostosowywać strefy składowania i pakowania do sezonu. Odpowiednio skonfigurowany system WMS gwarantuje optymalizację powierzchni w magazynie w zależności od sezonów.

Sezonowa zmiana kolekcji to tylko jeden z aspektów wpływających na dynamikę pracy magazynu. Innymi istotnymi czynnikami są: wprowadzenie nowej kolekcji, wpasowanie jej w aktualne trendy panujące na rynku, a nawet aktualna pogoda. Ostatecznie to klient decyduje o zakupie i to jemu należy podporządkować proces.

Wprowadzenie nowej kolekcji to tylko jeden z aspektów wpływających na dynamikę pracy magazynu. Innymi istotnymi czynnikami są: dostosowanie kolekcji do sezonu, wpasowanie jej w aktualne trendy panujące na rynku, a nawet aktualna pogoda.


Piotr Hoch



Magazyn w okresie wzrostu sprzedaży musi kilkukrotnie zwiększyć swoją wydajność, zachowując najwyższą jakość procesów. To w konsekwencji ma przełożenie na pozytywny customer experience w sprzedaży online

Kolejnym wyzwaniem są sezonowe szczyty sprzedażowe, które są szczególnie trudne do obsłużenia w kanale e-commerce. Zachowania konsumenckie są bardzo spontaniczne, wykreowane nagłym trendem, niejednokrotnie stymulowane mediami społecznościowymi. Magazyn w okresie wzrostu sprzedaży musi kilkukrotnie zwiększyć swoją wydajność, zachowując najwyższą jakość procesów. To w konsekwencji ma przełożenie na pozytywny *customer experience* w sprzedaży on-line. Szczyty sprzedażowe weryfikują profesjonalizm operatora logistycznego. Obsługa logistyczna sezonowości w branży *fashion* wymaga nie tylko odpowiednie-

go, kilkumiesięcznego przygotowania, ale przede wszystkim doświadczenia, które zdobywa się latami. Wypracowanie procedur zarządzania zasobami, organizacja pracowników tymczasowych, odpowiednie planowanie infrastruktury, czy też reorganizacja powierzchni w magazynie wymaga czasu i zaangażowania dwóch stron: operatora i firmy odzieżowej.

Odpowiednie zarządzanie zapasami i bezbłędna realizacja zamówień leżą u podstaw satysfakcji klienta kupującego online.

Jak zmienia się obsługa branży odzieżowej z latami? Na ile rośnie rola kanału e-commerce i jak on wpływa na zmiany zachodzące w branży?

Zmiany technologiczne jakie dokonały się na przestrzeni ostatnich 20 lat doprowadziły do sytuacji, w której kupować można wszystko, wszędzie i o każdej porze. Sprzedaż odbywa się w wielu kanałach za pomocą komputerów, tabletów, smartfonów oraz w tradycyjnych sklepach.

W ślad za zmianami jakie zaszły w zachowaniach kupujących musi iść obsługa logistyczna sprzedaży. Obsługa branży odzieżowej w internetowym kanale sprzedaży jest dużym przedsięwzięciem. W ostatnich latach coraz większy nacisk kładzie się na budowanie relacji sklepów on-line z klientami. Wprawdzie operatora logistycznego nie ma w świadomości klienta sklepu internetowego, niemniej jednak to on odpowiada za fizyczną realizację zlecenia: bezbłędne przyjęcie towaru na stan magazynowy, składowanie, bezbłędną kompletację i pakowanie zlecenia. Odpowiednie zarządzanie zapasami i bezbłędna realizacja zamówień leżą u podstaw satysfakcji klienta kupującego online.

Doświadczenie i referencje stanowią o potencjale partnera logistycznego, którego rolą jest wsparcie bieżącej sprzedaży i zapewnienie dalszego rozwoju sklepu internetowego.

Jaki zakres usług firma oferuje branży odzieżowej?

Grupa Rhenus jest dostawcą kompleksowych usług logistycznych. Gwarantujemy obsługę całego łańcucha dostaw – od transportu z kraju produkcji, przez transport morski, lotniczy, lądowy, odprawy celne, magazynowanie, przygotowanie wysyłek pod zlecenie klienta hurtowego i indywidualnego, obsługa zwrotów i szerokie spektrum usług wartości dodanej (etykietowanie, tworzenie zestawów promocyjnych, pakowanie premium, a także odświeżanie, prasowanie i naprawa zwracanych towarów). W obsłudze projektów e-commerce zapewniamy szereg dodatkowych procesów, takich jak np. personalizację zamówienia, wybór i naklejenie odpowiedniej ceny (w wypadku, gdy projekt ma zasięg międzynarodowy), czy też dołożenie kartki z życzeniami.

Jaka jest podstawa projektowania procesów logistycznych w tej branży? Jak można je usprawnić?

Projekty logistyczne dla *fashion* ciężko integrować w ramach magazynów typu *multiuser* dla innych branż, ponieważ warunki składowania ubrań powinny minimalizować możliwość zakurzenia, zawilgocenia, czy też przejęcia obcych zapachów. Najczęściej są to projekty dedykowane z niestandardowymi rozwiązaniami przeznaczonymi dla branży *fashion*. Każda firma ma własną strategię sprzedaży marki i proces magazynowy idzie w ślad na potrzebami sprzedaży. Duże znaczenie ma tutaj prestiż danej marki i dbałość o produkt w tym warunki magazynowania i sposób pakowania zleceń. Rhenus Logistics przygotowuje rozwiązanie szyte na miarę, z wykorzystaniem wiedzy z wdrożeń obecnych klientów, z uwzględnieniem zastosowanych wcześniej środków optymalizacji. Jesteśmy absolutnie zorientowani na sukces naszych partnerów, a wymagania ich klientów są naszymi wymaganiami względem usług jakie świadczymy.



Grupa Rhenus gwarantuje obsługę całego łańcucha dostaw – od transportu z kraju produkcji, przez transport morski, lotniczy, lądowy, odprawy celne, magazynowanie, przygotowanie wysyłek pod zlecenie klienta hurtowego i indywidualnego, obsługa zwrotów i szerokie spektrum usług wartości dodanej

Jak operator logistyczny może pomóc firmie odzieżowej w odniesieniu sukcesu?

Doświadczony operator logistyczny odpowiednio dostosuje proces magazynowy do potrzeb klienta tak, żeby zapewnić wysoką jakość świadczonych usług oraz dużą elastyczność procesu przy stałym poziomie kosztów. Doświadczenie i referencje stanowią o potencjale partnera logistycznego, którego rolą jest wsparcie bieżącej sprzedaży i zapewnienie dalszego rozwoju sklepu internetowego.

W jakim kierunku zmierza obsługa logistyczna tej branży i jakie cechy musi mieć operator ją obsługujący?

Logistyka dla kanału e-commerce wymaga od operatora: niestandardowego podejścia, bezbłędnej realizacji zleceń i dużej elastyczności. Można pokusić się o stwierdzenie, że obsługa logistyki dla e-commerce jest na tyle specyficzna, że powinna być traktowana jak oddzielna kategoria usług logistycznych.

MM



Doświadczony operator logistyczny o międzynarodowym zasięgu jakim jest UPS może zaoferować zaawansowaną technologię, wiedzę oraz wsparcie przy tworzeniu efektywnego kosztowo i operacyjnie łańcucha dostaw

Logistyka branży produkcyjnej

Branża produkcyjna i motoryzacyjna dostrzega potrzebę zwiększania efektywności poprzez ciągłe ulepszanie i wdrażanie różnych inicjatyw. Wyzwania jakie stają przed tymi branżami kładą duży nacisk na łańcuch dostaw.

Oczekiwania klientów

Klienci zamawiają coraz bardziej spersonalizowane produkty, oczekując że proces logistyczny przebiegnie sprawnie i nie wpłynie na spadek jakości. Te firmy, które potrafią umiejętnie planować i tworzyć harmonogram dostaw są na uprzywilejowanej pozycji, bowiem mogą szybko reagować na zapotrzebowanie rynku. W obecnych czasach szeroki zasięg geograficzny, innowacyjność, pozycjonowanie na stronach internetowych już nie wystarczają, aby wyróżnić się na rynku. Żeby zostać tu dostrzeżonym niezbędna jest wiarygodność, niezawodność oraz wyróżnik w postaci np. usług posprzedażowych.

Wyzwania stojące przed producentami

Współpraca ze sprawdzonym operatorem, takim jak UPS, zapewnia producentom większą wiarygodność i bezpieczeństwo procesu logistycznego. W badaniu przeprowadzonym przez UPS (UPS Smart Manufacturing Industry Thought Leadership Survey, IDC, January 2016) producenci jako największe wyzwania stojące na drodze do poprawy wydajności operacyjnej wskazali: zapewnienie jakości produktu, znalezienie wykwalifikowanego personelu czy skuteczne prognozowanie. Elastyczność producentów jest niezbędna do zachowania konkurencyjności na rynku. Z kolei zastosowanie automatyzacji i zarządzanie stanem magazynu mogą pomóc producentom utrzymać większą kontrolę nad jakością, zwiększyć wydajność przy mniejszym nakładzie pracy i zaplanować procesy pozwalające uzyskać efektywność kosztową. Doświadczony operator logistyczny o międzynarodowym zasięgu jakim jest UPS może zaoferować zaawansowaną technologię, wiedzę oraz wsparcie przy tworzeniu efektywnego kosztowo i operacyjnie łańcucha dostaw.

Aby odnieść sukces, producenci i dystrybutorzy muszą koncentrować się na zwiększaniu swojej obecności na rynkach wschodzących.

Aby odnieść sukces, producenci i dystrybutorzy muszą koncentrować się na zwiększaniu swojej obecności na rynkach wschodzących.

Ustawodawstwo ma duży wpływ na dostęp do zewnętrznych gospodarek,

Największe wyzwania stojące na drodze do poprawy wydajności operacyjnej



Źródło: badanie UPS Smart Manufacturing Industry Thought Leadership, IDC, Styczeń 2016

a firmy produkcyjne nie tylko muszą posiadać sprawny łańcuch dostaw, ale także działać zgodnie z regulacjami na danych rynkach. Przykładowo, partner logistyczny powinien być wsparciem w przygotowywaniu rozwiązań związanych z obsługą celną.

Przewaga konkurencyjna to klucz do sukcesu

Efektywne zarządzanie łańcuchami dostaw nie jest już postrzegane tylko jako centrum generowania kosztów, ale stało się strategiczną przewagą na rynku. Każda firma, która transportuje towar, potrzebuje zaufanego partnera logistycznego. Współpraca z ekspertem jakim jest UPS pozwala zredukować koszty, skrócić czas dostawy czy naprawy produktu, zapewnić większą elastyczność przy nadaniu i odbiorze przesyłek, co w efekcie pozwala klientowi zająć się swoimi celami biznesowymi. UPS zajmuje się nie tylko logistyką przesyłek, ale również frachtem i logistyką kontaktową. Dodatkowo oferuje rozwiązania, które nie kojarzą się na co dzień z UPS, takie jak zarządzanie zapasami magazynowymi, naprawy i zwroty towarów, projektowanie łańcucha dostaw, konsulting dla handlu międzynarodowego, usługi finansowe. UPS jako firma zorientowana na potrzeby klientów posiada dedykowane struktury zajmujące się doradztwem w zakresie logistyki i rozwoju biznesu w branży produkcyjnej i motoryzacyjnej. Firma planuje zainwestować do 2019 roku 2 mld dolarów w działalność w Europie, aby wyprzedzić oczekiwania klientów. Mówimy między innymi o skróceniu czasu transportu, zwiększeniu wydajności sieci operacyjnej.



UPS jako firma zorientowana na potrzeby klientów posiada dedykowane struktury zajmujące się doradztwem w zakresie logistyki i rozwoju biznesu w branży produkcyjnej i motoryzacyjnej

Efektywne zarządzanie łańcuchami dostaw nie jest już postrzegane tylko jako centrum generowania kosztów, ale stało się strategiczną przewagą na rynku. Każda firma, która transportuje towar potrzebuje zaufanego partnera logistycznego.

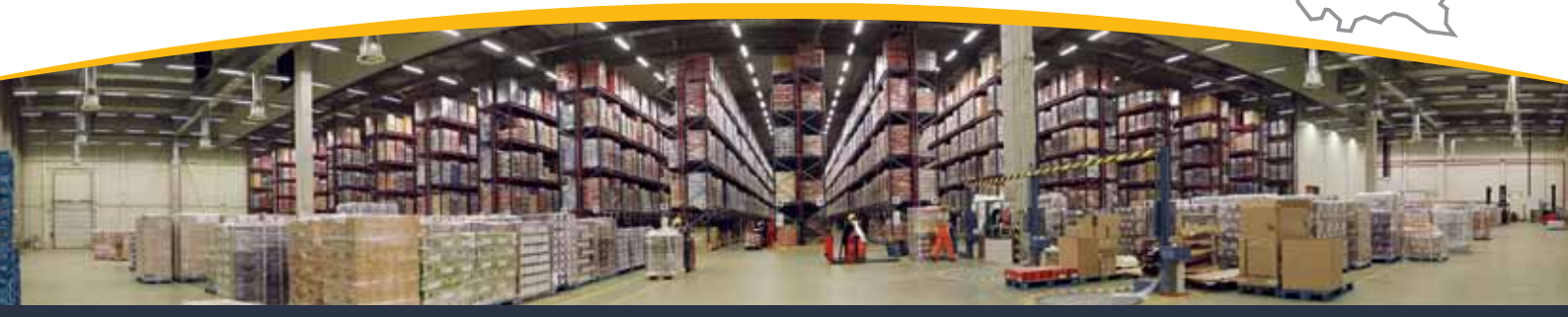
UPS dziennie dostarcza 18,3 mln paczek w 220 krajach wykorzystując do tego flotę ponad 650 samolotów i ponad 104 tys. pojazdów. Do dyspozycji klientów jest ponad 444 tys. pracowników na całym świecie.

Więcej informacji na temat spersonalizowanych rozwiązań dla klientów z branży przemysłowej i motoryzacyjnej udziela:
Anna Stefanowicz, tel. 785 252 807;
e-mail: astefanowicz@ups.com.

COLIAN Logistic Partnerstwo i zaufanie

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





Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: logistyka@colian.pl, www.colianlogistic.com

Geis – firma z pełną paletą usług logistycznych

Geis jest firmą logistyczną o niemieckich korzeniach, która w Polsce ma coraz większy udział w rynku. Co przyczyniło się do jej rozwoju i jak widzi swoją przyszłość? – mówi Adam Kwiatkowski, wiceprezes Zarządu Grupy Geis w Polsce.


Adam Kwiatkowski

Czy na bardzo konkurencyjnym polskim rynku jest jeszcze miejsce dla kolejnego operatora logistycznego?

W obecnych czasach nie ma chyba takiego sektora przemysłu czy usług, w którym firmy nie musiałyby konkurować ze sobą pod względem atrakcyjnych cen czy bogatej oferty. Nie inaczej sprawa wygląda w branży logistycznej czy w transporcie. Liczy się czas, cena, jakość i zakres oferowanych usług. Jednak coraz częściej te kryteria w różnych firmach mają zbliżone do siebie parametry. W tym kontekście wejście kolejnego operatora na rynek nie jest oczywiście łatwe, ale też musimy wziąć pod uwagę, że Geis w Polsce nie wziął się znikąd i nie buduje swoich struktur od początku, tylko na bazie firm, które kupiliśmy w roku 2013 i 2015. Mimo tego, że nie były one liderami rynku, to jednak były znanymi w Polsce firmami z branży TSL.


Firma planuje wprowadzenie kolejnych funkcjonalności – możliwość płatności kartą kredytową dla odbiorców paczek, szybki rozwój sieci tzw. „parcel shopów" itd.

Jak więc Grupa Geis może zapewnić sobie miejsce wśród innych liczących się firm transportowych?

Tym co nas wyróżnia jest kompleksowa obsługa – od prostych rozwiązań transportowych po złożone projekty logistyczne. Grupa Geis w swojej ofercie posiada zarówno usługi kurierskie, punkty odbioru paczek, przesyłki paletowe, całopojazdowe i częściowe, logistykę kontraktową, transport morski i lotniczy, projektowanie i produkcję specjalistycznych opakowań. Oznacza to, że możemy zapewnić klientowi pełną obsługę od magazynowania, przez przeładowywanie, pakowanie, aż po dostarczanie jego produktów do klientów, zarówno w kraju jak i za granicą. Czyli tak naprawdę odpowiadamy za przejście całej drogi produktu od producenta do odbiorcy i to wszystko „z jednej ręki". Poszczególne elementy można również dobierać osobno w dowolnej konfiguracji. Dzięki temu zapewniamy ofertę „na miarę" dla każdego, nawet najbardziej wymagającego klienta.

Tym co wyróżnia Geis na rynku logistycznym, jest kompleksowa obsługa – od prostych rozwiązań transportowych po złożone projekty logistyczne.

Jaka jest historia Grupy Geis?

Firma powstała w 1948 r. w Niemczech, we frankońskim Bad Neustadt. To tam Hans Geis założył firmę mając na początku do dyspozycji tylko jedną powojskową ciężarówkę. Mimo tego firma Geis rozwijała się bardzo szybko, oferując coraz to szerszą ofertę usług i rozszerzając coraz dalej zakres swojego działania, by w 2006 r. zacząć inwestować także w Polsce – początkowo oferowała na naszym rynku transport morski i lotniczy. Jednak prawdziwego tempa rozwój Grupy Geis w Polsce nabrał w roku 2015, kiedy to łącząc pod szyldem Grupy Geis dwie znane na rynku polskie firmy – ET Logistik i K-EX – zaczęliśmy oferować klientom pełen zakres usług. Wówczas jeszcze bardziej dynamiczny rozwój firmy, zarówno pod względem konkurencyjnej oferty, jak i stanu rozwoju technologii pozwolił na to, by powstała w Polsce wielomilionowa inwestycja, która jest „sercem systemu" i nowoczesnym centrum dystrybucyjnym, położonym tuż przy zbiegu autostrady A1 i A2, w Sosnowcu koło Strykowa. Rozmieszczonych na terenie całej Polski 45 oddziałów zapewnia prężne połączenie między nawet najdalszymi zakątkami naszego kraju. Dzięki temu firma Geis gwarantuje kompleksowe rozwiązania logistyczne i najwyższą jakość usług.

Macie niemieckie korzenie i ściśle współpracujecie z Czechami i Słowacją. Jak to wpływa na działalność firmy? Czy istnieje coś takiego jak narodowość firmy?

To prawda, jesteśmy firmą z niemieckimi korzeniami i kapitałem, zarząd firmy jest czesko-polski. Także operacyjnie najściślej, w naturalny sposób powiązani jesteśmy właśnie z Czechami, Słowacją i Niemcami, więc jako firma najmłodsza w grupie chcemy korzystać z rozwiązań i doświadczeń zarządczych, technologicznych i operacyjnych „starszych" kolegów z Czech, Słowacji i Niemiec. To nam może tylko pomóc w rozwoju biznesu. Natomiast jesteśmy firmą polską w tym sensie, że działamy na rynku polskim i musimy też dostosować się do jego wymagań, zwyczajów, szans, które daje, ale też ograniczeń. Przede wszystkim zaś firma zatrudnia pracowników polskich, a to pracownicy właśnie decydują o charakterze firmy.

Jednym z haseł tego roku będzie Logistyka 4.0. Jak Geis jest przygotowany na tego typu przemiany?

Transport i logistyka stale się rozwijają. W tej chwili branża TSL wchodzi w nowy wymiar jakości usług. Daleko rozwinięty poziom rozwiązań IT odgrywa kluczową role w zaspakajaniu potrzeb naszych klientów w konkurencyjnych cenach i najwyższej jakości. Nasi specjaliści stworzyli na potrzeby klientów aplikacje internetowe Gpack i Gclient, które pozwalają na komunikację online między firmą a klientem, a co za tym idzie, na oszczędność czasu i z pewnością także pieniędzy. Planowany jest również dalszy rozwój infrastruktury informatycznej firmy Geis. Mówimy tu o usprawnieniu identyfikacji towaru dzięki transponderom i możliwości śledzenia przesyłki na każdym etapie jej wędrówki od nadawcy do odbiorcy. Infrastruktura to krwiobieg układu człowiek-maszyna. W dzisiejszych czasach rozwój technologiczny jest bardzo szybki i my musimy za nim nadążać, stale szukając nowatorskich rozwiązań IT i tworząc coraz lepsze programy i aplikacje.

Na rynku zaczyna brakować pracowników. Jak sobie z tą sytuacją radzi Geis?

Na rynku wciąż jest dość pracowników. Niestety, często złe warunki zatrudnienia odstraszają kandydatów. Firma Geis w Polsce to już ponad 1200 pracowników i obrót sięgający 300 mln zł. Swoim pracownikom zapewniamy stabilną pracę, szkolenia, świadczenia pracownicze, perspektywę rozwoju i niezawodne narzędzia pracy. Obecnie podjęliśmy współpracę z prezydentem Zgierza, Urzędem Miasta Stryków i Urzędem Miasta Łodzi. Wszystko po to, by tworząc nowe miejsca pracy w regionie jednocześnie uzyskać wartościowych pracowników do nowo otwartego Centrum Logistycznego pod Strykowem. Mamy do zaoferowania 400 nowych miejsc pracy na stanowiskach operacyjnych, takich jak magazynier, pracownik sortowni czy spedytor, ale również biurowych. Odzew do tej pory jest dość duży, już udało się obsadzić wiele miejsc pracy, wiele jeszcze czeka na obsadzenie.

Geis w Polsce swoje struktury buduje na bazie firm, które kupił w roku 2013 i 2015. Mimo tego, że nie były one liderami rynku, to jednak były znanymi w Polsce firmami z branży TSL.

Razem z rozwojem gospodarki rośnie popyt na usługi logistyki kontraktowej. Jak Pan ocenia stosunek polskich przedsiębiorców do outsourcingu usług logistycznych?

Outsourcing to obecnie norma, jeśli chodzi magazynowanie towarów. Firma Geis w wypadku logistyki kontraktowej zapewnia nie tylko dogodne miejsce dla przeładunku i dalszej dystrybucji produktów, ale również jest w stanie spełnić wszystkie wymogi przechowywania i magazynowania towarów, także tych z krótkim okresem trwałości – np. owoców i warzyw. Możemy zapewnić odpowiednie warunki, takie jak temperatura czy wilgotność, dzięki czemu klient korzysta z pełnej obsługi w jednym miejscu. Budowanie magazynu wyłącznie na własnych potrzeb jest dla firm nieopłacalne lub nierentowne, zwłaszcza gdy magazyn nie mógłby być położony blisko wielkich arterii łączących ze sobą oddalone krańce kraju.

Jakie są plany Geis na przyszłość?

Jesteśmy już dużą firmą oferującą naszym klientom pełną paletę usług logistycznych. W najbliższej przyszłości, a tak naprawdę stale, chcemy powiększać nasz udział w polskim rynku logistycznym, co wiąże się nie tylko z dalszą rozbudową struktury naszych oddziałów, ale także z udoskonaleniem tego co już mamy. Myślę tu głównie o narzędziach pracy, technologii sortowania i przeładunków, rozwiązaniach informatycznych, zarówno tych wewnętrznych, jaki i tych służących bezpośrednio naszym klientom. Planujemy też szybkie wprowadzenie kolejnych dodatkowych funkcjonalności dla naszych usług, jak możliwość płatności kartą kredytową dla odbiorców paczek, szybki rozwój sieci tzw. „parcel shopów" itd. Nie bez znaczenia są i będą również inwestycje w rozwój obecnych i przyszłych pracowników, aby firmy z Grupy Geis w Polsce stały się wiodącym graczem w branży, nie tylko ze względu na wyniki ekonomiczne czy zakres i jakość oferowanych usług, ale też ze względu na zadowolenie i możliwości rozwoju swoich pracowników – chcielibyśmy, aby pozycja Geis w życiorysach naszych pracowników stanowiła dla nich wartość dodaną.



W dzisiejszych czasach rozwój technologiczny jest bardzo szybki i firma logistyczna musi za nim nadążać, stale szukając nowatorskich rozwiązań IT i tworząc coraz lepsze programy i aplikacje

30 lat i 30 bram dla lidera technologicznego – firmy Ricoh

Ricoh UK Products Limited, światowy lider w zakresie rozwiązań DMS i IT, świętuje jubileusz 30-lecia swojego centrum dystrybucji w Telford. Imponująca placówka o powierzchni około 21 ha była w tym czasie dwukrotnie rozbudowywana. Mieści ona niektóre ważne piony Ricoh, m.in. pion technologii drukarskiej i wielkoformatowej.



Opatentowany mechanizm spiralny Premium SST w zakładzie Ricoh w Telford

Alan Blakemore, od 32 lat główny inżynier przemysłowy w zakładzie, tak komentuje to wydarzenie – *Płynny przebieg pracy na terenie firmy jest niezwykle ważny. Transportujemy bardzo duże ilości towarów na paletach, samych tylko wkładów z tonerami produkujemy przeszło 800 tys. sztuk w miesiącu. Co zrozumiałe musimy zapewnić bezpieczeństwo pracownikom na tych mocno uczęszczanych obszarach.*

Bramy różnego rodzaju

– Przed 20 laty zdecydowaliśmy się na zakup bram w EFAFLEX. Od tego momentu firma ta zaprojektowała, wyprodukowała, zamontowała, a także serwisuje 35 bram. Nasze relacje z firmą EFAFLEX są wyjątkowe. Moim zdaniem zatrudnia ona najlepszych inżynierów techniki bram w całej branży. Dzięki temu, dodatkowo w połączeniu ze znaną już niezawodną, niemiecką techniką, mam zapewniony spokój wewnętrzny, zaufanie i bezpieczeństwo, które są dla mnie niezbędne w stosunkach z dostawcą – dodaje Blakemore.

EFAFLEX zamontowała w zakładzie w Telford różnego rodzaju bramy, m.in. bramę szybkobieżną Premium „SST" z opatentowanym mechanizmem spiralnym i bezkonkurencyjną prędkością otwierania, wynoszącą do 4 metrów na sekundę.

Ze względu na wielkość zakładu firma Ricoh musiała zapewnić odpowiednią regulację temperatury, aby uniknąć strat ciepła i zredukować koszty energii. Umożliwiają to właśnie bramy o niedoścignionej prędkości, które przyczyniają się jednocześnie do redukcji ilości pyłu w newralgicznych obszarach.

Ze względu na wielkość zakładu firma Ricoh musiała zapewnić odpowiednią regulację temperatury, aby uniknąć strat ciepła i zredukować koszty energii, a to umożliwiają bramy Efaflex.



Ian Woodhouse, Business Development Manager w Efaflex, z Alanem Blakemore z Ricoh

Razem z serwisem

Jak większość klientów, również firma Ricoh zawarła umowę serwisową, w ramach której wykwalifikowani technicy z firmy EFAFLEX przeprowadzają regularne kontrole bram. Terminy serwisowania są dopasowane do wymagań klienta i pracy w zakładzie, umożliwiają ochronę wyposażenia i przedłużenie okresu użytkowania, a jednocześnie pozwalają na zredukowanie znamiennych w skutki awarii i wykluczenie wysokich kosztów napraw.

Alexander Beck
Alexander.beck@efaflex.com

Palety INKA
– do transportu w kontenerach

Konsekwencją tego, że klasyczne kontenery morskie są wynalazkiem amerykańskim, a paleta Euro europejskim, jest niedopasowanie ich wymiarów do siebie. Dlatego palety wielokrotnego użytku z europejskiego systemu wymiany w typowych kontenerach, o wymiarach 20 i 40 stóp, są zazwyczaj transportowane z dodatkowymi przesyłkami.

Kontener ISO mierzy wewnątrz 2,34 m szerokości, tak więc jest on o kilka centymetrów za wąski, aby zmieścić trzy palety Euro obok siebie. Powstała w ten sposób wolna przestrzeń musi zostać wypełniona mniejszymi przesyłkami, co znacznie utrudnia załadunek oraz wyładunek towaru.



Paleta INKA F76 – 760x1140mm

Dwa formaty INKA – F76 i F11

Całe wnętrze kontenera można wypełnić dwoma formatami palet palet firmy INKA – F76 oraz F11. Ich wymiary to 760×1140 mm oraz 1140×1140 mm. Dwie kwadratowe palety F11 lub trzy palety F76 są dopasowane do szerokości kontenera, co pozwala zaoszczędzić cenną powierzchnię.

A ponieważ nie będzie potrzebny dodatkowy ładunek, który w innym przypadku jest niezbędny do zapełnienia wolnej przestrzeni, przeładunek przebiega łatwiej i szybciej.

Warto podkreślić, że do produkcji palet INKA nie używa surowego drewna, natomiast korzysta z odpadów drewnianych pochodzących ze zrównoważonej produkcji oraz drewna recyklingowego.

Na paletach display

Wolną przestrzeń w kontenerze można zagospodarować również za pomocą coraz bardziej popularnych palet display w formacie 400×600 mm oraz 600×800 mm, które coraz częściej zastępują sklepowe regały do eksponowania towarów w sklepie. Za ich wykorzystaniem przemawia fakt, że przewóz towarów w taki sposób jest bezpieczny i tani, a ich ekspozycja w sklepie nie wymaga dalszych zabiegów. Producentem takich palet jest również INKA. Ich konstrukcja pozbawiona jest gwoździ i ostrych elementów, mogących uszkodzić towar.

Firma INKA Paletten posiada szeroki wybór rozwiązań tego typu.

Palety INKA powstają z drewna prasowanego, wytłaczanego pod ciśnieniem w wysokich temperaturach. Ta technologia pozwala w 100% wyeliminować ewentualne szkodniki. Kształt palet pozwala nałożyć je jedna na drugą i racjonalnie wykorzystać przestrzeń ładunkową.



Specjalne linie palet display firmy INKA

INKA PALETTEN

Inka Paletten GmbH (Niemcy) jest największym europejskim producentem palet jednorazowego użytku z siedzibą w Siegertsbrunn koło Monachium.

Palety produkowane są w Oberrot w Niemczech, w Ermelo w Holandii jak również w USA.

Firma posiada rozbudowaną międzynarodową sieć dostawców, co umożliwia bezproblemową dystrybucję na całym świecie.

ISPM 15

PEFC PEFC/04-31-1565

Drogą lotniczą w zgodzie z przepisami

Lekkie palety INKA we wszystkich formatach spełniają również nowe, zaostrzone przepisy dotyczące bezpieczeństwa transportu lotniczego. Wszystkie palety INKA,



Paleta Inka jest w 100 % przystosowana do transportu drogą lotniczą

które obciążone są ładunkiem na całej powierzchni i zabezpieczone specjalną taśmą lub w całości – razem z nóżkami – owinięte folią, stanowią całkowicie bezpieczny ładunek. Niemożliwe jest, aby przy tak szczelnie owiniętej przesyłce, jeśli nie ma żadnych uszkodzeń, ukryć jakiekolwiek niebezpieczne substancje w nóżkach palet. Tak przygotowane przesyłki nie będą również ponownie kontrolowane – pod warunkiem, że wysyłająca je firma jest zarejestrowana w Departamencie Lotnictwa (Urząd Lotnictwa Cywilnego).

Wózek widłowy kontra przenośniki – co sprawdzi się lepiej w Twoim magazynie?

Coraz więcej przedsiębiorstw rezygnuje z tradycyjnego transportu przy pomocy wózków widłowych na rzecz automatycznego układu przenośników. Bez wątpienia przemawiają za tym korzyści w postaci większej wydajności i lepszej organizacji pracy. Kiedy jednak jest to bardziej opłacalne rozwiązanie?

Paczki, palety, materiały sypkie, a nawet tak niestandardowe towary jak dłużyce czy tekstylia na wieszakach są transportowane przez przenośniki niemal we wszystkich branżach. Podobnie jest z wózkami widłowymi, które mogą zostać przystosowane do obsługi różnego typu ładunków.

Przeanalizujmy zatem, jakie są wady i zalety każdego z tych rozwiązań oraz w jaki sposób sprawdzić, które z nich będzie bardziej optymalne w danym magazynie.

Wózek widłowy – uniwersalne urządzenie w magazynie

Wózek widłowy jest podstawowym narzędziem transportu w większości przedsiębiorstw. Jego kluczową przewagą jest uniwersalność, bowiem może realizować takie zadania jak: rozładunek i załadunek, transport poziomy, składowanie na regałach czy składowanie blokowe. Transport wózkami jest elastyczny i łatwo dostępny. Wszystko to sprawia, że trudno znaleźć firmę, która mogłaby się obyć bez choćby jednej sztuki tego urządzenia w magazynie.

Wymienione zalety floty tradycyjnej często są decydujące przy wyborze wózka w mniejszych firmach, gdzie jeden wózek widłowy używany jest do realizacji wszystkich zadań związanych z logistyką wewnętrzną. Ponadto, wózkiem można zawieźć towar praktycznie w każde miejsce zakładu produkcyjnego lub magazynu, a także stosować go na zewnątrz pomieszczeń. Kolejnym atutem jest możliwość transportu bardzo różnorodnych rodzajów ładunków, a wyposażenie go dodatkowo w skomplikowany osprzęt specjalistyczny pozwala uczynić z niego jedno z najbardziej uniwersalnych urządzeń w magazynie.

Wózek widłowy jest podstawowym narzędziem transportu w większości przedsiębiorstw. Jego kluczową przewagą jest uniwersalność, bowiem może realizować takie zadania jak: rozładunek i załadunek, transport poziomy, składowanie na regałach, składowanie blokowe.



Do pewnego etapu rozwoju organizacji wózek widłowy jest rozwiązaniem bardziej ekonomicznym. Fot.: wózki widłowe Doosan w dystrybucji WDX S.A.

Z ekonomicznego punktu widzenia utrzymanie jednego wielofunkcyjnego pojazdu może być bardziej korzystne i do pewnego stopnia rozwoju organizacji pozwolić na znaczne oszczędności. Niższy koszt zakupu na etapie inwestycji i duża dostępność na rynku sprawia, że wózek jest głównym środkiem transportu w małych i średnich firmach.

Przenośniki – wydajny transport 24h/dobę

Przenośniki najczęściej stosowane są w branżach produkcyjnych o dużych wolumenach jednostek ładunkowych, takich jak cukrownie, mleczarnie, zakłady mięsne, meblarskie, producenci papieru czy

WDX S.A.

- Polski producent regałów, przenośników oraz dystrybutor wózków widłowych marek Crown, Doosan i Combilift. WDX S.A.
- Posiada własne biuro projektowe i nowoczesny zakład produkcyjny w Zgierzu.
- W ciągu 25 lat obecności na rynku firma wykonała ponad 10 tys. instalacji regałów magazynowych oraz wyprodukowała ponad 40 kilometrów systemów przenośników.
- Dostarczone przez WDX wózki widłowe pracują na potrzeby 3400 przedsiębiorstw.
- Ofertę uzupełniają projekty logistyczne, w ramach których firma oferuje kompleksowe zaprojektowanie lub optymalizację istniejących magazynów.



Istotną zaletą przenośników jest bezpieczeństwo eksploatacji. Fot.: przenośnik rolkowy WDX w centrum dystrybucyjnym ILS



Przenośniki mogą również transportować towary między dwoma budynkami np. halą produkcyjną i magazynową. Fot.: Przenośniki do palet w estakadzie w firmie Cykoria – wykonanie WDX S.A.

opakowań tekturowych. W zależności od konstrukcji, przenośniki rolkowe, taśmowe lub łańcuchowe przystosowane mogą być do obsługi palet i ładunków jednostkowych (takich jak skrzynki, opony, beczki), paczek i kartonów lub materiałów sypkich. W zasadzie każdy typ towaru można transportować za pomocą przenośników. W przypadku niektórych wymaga to oczywiście dobrania odpowiedniej jednostki ładunkowej. Najczęściej jest to paleta typu EURO, ale zdarzają się też koszopalety, palety specjalne, pojemniki tworzywowe lub stalowe.

Zastąpienie wózków widłowych automatyczną linią przenośnikową przynosi przedsiębiorstwu wiele korzyści pod względem organizacji pracy. Przenośniki wymagają zatrudnienia mniejszej liczby pracowników, którzy nie muszą mieć specjalistycznych uprawnień, w odróżnieniu od operatorów wózków. Co więcej, mogą pracować nieprzerwanie również w niedzielę, święta i w nocy, zapewniając ciągłość przepływu materiałów 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku. Niektóre firmy wykorzystują długie ciągi transportowe jako elastyczne bufory między poszczególnymi działami produkcji lub między produkcją a magazynem. Zaletą przenośników jest również możliwość integracji z innymi urządzeniami. W linii umieszcza się takie maszyny jak owijarki, wagi, magazynki czy wymienniki palet, zaś cały układ może być zintegrowany z systemem klasy WMS.

Przede wszystkim jednak, w porównaniu do wózków widłowych, przenośniki są bardziej bezpieczne w eksploatacji. Eliminują zagrożenie kolizji z udziałem wózków i pieszego, firma notuje również znacznie mniej uszkodzeń palet i towaru. Przenośniki zapewniają ciche i komfortowe środowisko pracy.

Przeanalizujmy wszystkie koszty

Podstawowym kryterium wyboru danego rozwiązania jest opłacalność inwestycji. Jest to temat złożony i żeby mówić o konkretnych liczbach należy wykonać analizę uwzględniającą specyfikę danego magazynu. Dokładne porównanie kosztowe wymaga stworzenia modelu oraz przeprowadzenia symulacji. Dwa podstawowe parametry, jakie należy brać pod uwagę to długość odcinka transportu oraz wydajność. Mając te dane, możemy oszacować liczbę wózków, które byłyby potrzebne do wykonania danej operacji. Jeżeli odległość, na jaką trzeba przesłać towar jest niewielka – od kilku do kilkunastu metrów – transport przenośnikowy jest zwykle nieopłacalny. Podobnie jest jeżeli do przewiezienia jest kilka palet na godzinę, wtedy inwestycja może nie mieć sensu.

Podczas analizy należy wziąć pod uwagę nie tylko początkowe wydatki na inwestycję, ale przede wszystkim całkowity koszt użytkowania obu rozwiązań. Uwzględnić powinno się więc nie tylko cenę zakupu samych maszyn, ich utrzymania, eksploatacji i serwisu, ale także zatrudnienia operatorów czy liczbę zmian, na których musieliby pracować. W dłuższym okresie czasu koszty serwisu przenośników są kilkunastokrotnie niższe od serwisowania wózków, a obliczając koszt transportu i zużytej energii elektrycznej, to stosunek ten jest jeszcze bardziej korzystny dla przenośników. Wszystkie te analizy mogą zostać przeprowadzone w ramach usługi projektu logistycznego WDX.

Na automatyzację decydują się najczęściej firmy o dużym potencjale produkcyjnym i wysokich przepływach materiałów oraz te, które ze względów logistycznych nie mogą zdecydować się na inne rozwiązanie. Na przykład, duża różnica poziomów wewnątrz budynków oznacza konieczność zastosowania automatycznych wind przenośnikowych. W przypadku znacznej odległości między halami, gdzie do transportu trzeba wykorzystywać samochody, również opłaca się zbudować linię przenośników. Szczególnie w przypadkach, gdy towar jest wrażliwy na warunki pogodowe.

Zastąpienie wózków widłowych automatyczną linią przenośnikową przynosi przedsiębiorstwu wiele korzyści pod względem organizacji pracy. Przenośniki wymagają zatrudnienia mniejszej liczby pracowników, którzy nie muszą mieć specjalistycznych uprawnień, w odróżnieniu od operatorów wózków.

Katarzyna Zwolska, specjalista ds. marketingu WDX S.A., Robert Kosicki, menedżer logistyk WDX S.A.

Więcej informacji: **www.wdx.pl**

Bezpieczeństwo kierowcy to podstawa

Wydarzenia ostatnich miesięcy pokazują, że praca kierowcy wiąże się z bardzo wysokim ryzykiem. Podejmujące się jej osoby zwracają coraz bardziej uwagę na kwestie pozafinansowe. Kluczowa stała się dbałość pracodawcy o bezpieczeństwo.

Właściciele firm transportowych zdają sobie sprawę, że bezpieczeństwo pracowników jest niezwykle ważne. W końcu efektywność branży transportowej uzależniona jest od pracy kierowców.

Jak zadbać o bezpieczeństwo kierowcy?

Sposobem na poprawę bezpieczeństwa kierowcy jest wykorzystanie telematyki takiej jak system GBOX® Assist.

Lokalizacja pojazdu umożliwia podgląd floty pojazdów w czasie rzeczywistym. Spedytor posiada bieżącą informację o tym, gdzie znajduje się pojazd i z jaką prędkością się porusza oraz czym zajmuje się kierowca. Raportowanie czynności dla kierowcy nie stanowi problemu, a spedytor może reagować na niechciane sytuacje, takie jak: kolizja, wypadek, zasłabnięcie kierowcy.

Komputer pokładowy GBOX® Assist zainstalowany w kabinie pojazdu umożliwia bezpośrednią komunikację tekstową pomiędzy spedytorem a kierowcą. Obie strony mogą sprawdzić czy wysłana przez nich wiadomość została otrzymana i przeczytana. Wykorzystanie takiego rozwiązania eliminuje błędy komunikacji. Ponadto komputer pokładowy działa całą dobę. Dzięki temu unikamy typowych problemów związanych z telefonem komórkowym jak rozładowanie baterii czy utrata zasięgu.

Nawigacja z atrybutami ciężarowymi

To kolejny element, który może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa kierowcy. Wyznaczenie trasy z uwzględnieniem wymiarów i tonażu pojazdu pozwala na bezpieczne prowadzenie samochodu po dostosowanych drogach i może uchronić go przed konsekwencjami złamania np. ograniczenia tonażowego.

Lokalizacja pojazdu umożliwia podgląd floty pojazdów w czasie rzeczywistym. Spedytor posiada bieżącą informację o tym, gdzie znajduje się pojazd i z jaką prędkością się porusza oraz czym zajmuje się kierowca.

Możliwość przesyłania dokumentów bezpośrednio z kabiny pojazdu do spedytora, to funkcja, którą doceni każdy kierowca w trakcie trudnych, zagranicznych kontroli. W przypadku wątpliwości związanych z dokumentami przedstawionymi przez służby drogowe, kierowca może je zeskanować i wysłać do spedytora. On z kolei podpowie kierowcy co powinien zrobić.

Dzięki podłączeniu komputera pokładowego do tachografu, kierowca ma dostęp do informacji na temat czasu pracy. Urządzenie automatycznie powiadamia kierowcę o zbliżającym się przekroczeniu czasu jazdy. Pokazuje czas jazdy dziennej, ilości przedłużeń jazd dziennych czy możliwość skrócenia odpoczynków. Wyświetla także informacje, o której godzinie należy rozpocząć odpoczynek dobowy, tak aby zawarty był w jednej dobie pracy. Podobnie z odpoczynkiem tygodniowym, rekompensatami i czasem jazdy tygodniowej i dwutygodniowej. Dzięki temu pozwalamy kierowcy skupić się na drodze, a skomplikowane obliczania czasu pracy wykonuje za niego system. Kierowca z odpowiednim wyprzedzeniem może zaplanować dla siebie i pojazdu bezpieczny parking.



Komputer pokładowy GBOX® Assist zainstalowany w kabinie pojazdu umożliwia bezpośrednią komunikację tekstową pomiędzy spedytorem a kierowcą

Telematyka

To rozwiązanie, które za pomocą alertów informuje spedytora o aktualnych czynnościach wykonywanych przez kierowcę oraz sytuacjach niepożądanych, które miały miejsce w czasie jazdy lub postoju. A oto kilka najważniejszych:

- przekroczenie prędkości powyżej zdefiniowanej wartości;
- przekroczenie średniej prędkości w obszarze (miasto, plac przeładunkowy itp.,
- wyjazd poza wyznaczony korytarz (np. uprowadzenie pojazdu);
- status „nieznany", który wysyłany jest automatycznie po zatrzymaniu pojazdu i braku odpowiedzi ze strony kierowcy.

Więcej informacji na **www.gbox.pl**

“OLEJ SILNIKOWY CASTROL VECTON FUEL SAVER POZWOLIŁ MI ZWIĘKSZYĆ ZYSKI”.

Marco Hahn

Menedżer floty, Spedition Hahn & Reher, GmbH & Co. KG Flota mieszana, złożona z 43 ciężarówek



Marco Hahn testował olej Castrol Vecton Fuel Saver 5W-30 E7 w czterech swoich ciężarówkach[1]. W trakcie testów wykorzystano urządzenia do pomiaru ilości wtryskiwanego paliwa i momentu obrotowego silnika. Zmierzona średnia oszczędność paliwa wyniosła 0,64% w porównaniu do zużycia paliwa przy zastosowaniu oleju Castrol Vecton 15W-40 CJ-4[2].

Olej silnikowy Castrol Vecton Fuel Saver 5W-30 E7 pozwala ograniczyć koszty paliwa, co przekłada się na zwiększenie zysków. Unikatowa technologia System 5 Technology™ minimalizuje opór wewnętrzny poprzez utrzymanie lepkości oleju na wymaganym poziomie.

www.castrol.pl/vecton/opinie

[1] Ciężarówki MAN Euro V, model: TGX 18.440, silnik: D20 Euro V, skrzynia biegów: AS Tronic.

[2] W oparciu o moment obrotowy silnika i ilość wtryskiwanego paliwa zmierzone w ustalonym przedziale czasowym. Rzeczywista oszczędność paliwa zależy od rodzaju pojazdu, stylu jazdy i warunków na drodze. Uzyskane wyniki mogą być inne.

TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ. TO PŁYNNA TECHNOLOGIA.

Castrol
VECTON

Projekt ustawy uderza w przewoźników

Rada Ministrów 24 stycznia 2017 r. przyjęła projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, przedłożony przez ministra rozwoju i finansów. Ustawa ma wejść w życie 1 marca 2017 r.

Celem wprowadzenia projektu jest uszczelnienie systemu, ograniczenie wyłudzeń podatku i VAT i ograniczenie nieuczciwej konkurencji. ZMPD wyraziło negatywne stanowisko do projektowanej regulacji w zakresie dotyczącym nałożenia na przewoźnika drogowego dodatkowych obowiązków związanych ze zgłoszeniem przewozu towarów akcyzowych (m.in. paliw silnikowych i pochodnych, olejów smarowych, olejów roślinnych, suszu tytoniowego, odmrażaczy na bazie alkoholu etylowego, itp.) i wyposażeniem środka transportu drogowego w lokalizator (urządzenie zawierające system satelitarnego pozycjonowania i system łączności ruchomej GSM/GPRS).

Projekt ustawy

Najpierw jednak zajmijmy się tym, co przedstawiono w komunikacie na stronie premier.gov.pl. Przewidziano monitorowanie drogowego przewozu paliw płynnych, alkoholu skażonego i suszu tytoniowego, czyli towarów często będących przedmiotem nieprawidłowości w rozliczeniu podatku VAT i akcyzowym, a w efekcie powodujących znaczne uszczuplenia podatkowe.

Zaproponowano regulacje, które uszczelnią system podatkowy i przede wszystkim pomogą ujawnić przedsiębiorców wyłudzających i unikających płacenia VAT, przy zapewnieniu ochrony rzetelnym podatnikom, a także przyczynią się do ograniczenia nieuczciwej konkurencji. (…) Nowa ustawa jest kolejnym narzędziem walki z nieuczciwymi firmami i regulacją uzupełniającą tzw. pakiet paliwowy, który wszedł w życie w sierpniu 2016 r. i ma zapobiegać wyłudzeniom podatku VAT w wewnątrzwspólnotowym obrocie paliwami ciekłymi.

Nowe rozwiązania spowodują wzrost dochodów budżetowych z podatków VAT i akcyzy. W latach 2017-2026 do budżetu państwa powinno wpłynąć ok. 6,5 mld zł z tytułu podatku VAT i akcyzowego.

(…) W Polsce system monitorowania przewozu towarów będzie obejmował gromadzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów, w szczególności z zastosowaniem środków technicznych oraz kontrolę obowiązków wynikających z ustawy. Systemem rejestracji i monitorowania objęte zostaną m.in. paliwa silnikowe i ich pochodne, w tym biodiesel; dodatki do paliw; oleje smarowe; odmrażacze na bazie alkoholu etylowego; rozcieńczalniki i rozpuszczalniki; alkohol etylowy częściowo i całkowicie skażony oraz susz tytoniowy.

(…) Monitorowanie przewozu towarów umożliwi rejestr zgłoszeń, który będzie prowadzony w systemie teleinformatycznym przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej. W rejestrze będą gromadzone dane: zawarte w zgłoszeniach, uzupełnieniach zgłoszeń i ich aktualizacjach oraz dotyczące przeprowadzonych kontroli przewozu towarów.

W projekcie ustawy szczegółowo określono obowiązki podmiotów uczestniczących w przewozie towarów – podmiotu wysyłającego i odbierającego towar oraz przewoźnika. Na przykład wskazano, że podmiot wysyłający towar będzie musiał przesłać do rejestru – przed rozpoczęciem przewozu – zgłoszenie przewozu, a następnie uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Podmiot wysyłający, uzyskany numer referencyjny będzie musiał przekazać przewoźnikowi i podmiotowi odbierającemu.

Zaproponowano regulacje, które uszczelnią system podatkowy i przede wszystkim pomogą ujawnić przedsiębiorców wyłudzających i unikających płacenia VAT, przy zapewnieniu ochrony rzetelnym podatnikom.



Fot. Kapsch

Przewoźnik będzie musiał zgłosić do systemu: swoje dane oraz swój NIP, numer rejestracyjny środka transportu, datę faktycznego rozpoczęcia przewozu, planowaną datę jego zakończenia, numer zezwolenia, zaświadczenia albo licencji, dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu, a także numer dokumentu przewozowego

Obowiązki przewoźnika

Ponadto, przewoźnik, korzystając z komputera, będzie musiał zgłosić do systemu: swoje dane (imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby) oraz swój NIP (albo numer za pomocą którego jest identyfikowany na potrzeby poboru VAT), numer rejestracyjny środka transportu, datę faktycznego rozpoczęcia przewozu, planowaną datę jego zakończenia, numer zezwolenia, zaświadczenia albo licencji (jeśli są wymagane), dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu, a także numer dokumentu przewozowego.

Numer referencyjny (unikatowy identyfikator nadawany dla zgłoszenia) będzie istotnym elementem systemu monitorowania drogowego przewozu towarów: przewoźnika zobowiązano – przed rozpoczęciem przewozu – do przekazania kierującemu numeru referencyjnego lub dokumentów go zastępujących. Kierujący w momencie rozpoczęcia przewozu ma posiadać numer referencyjny lub dokumenty go zastępujące – jeśli ich nie otrzyma musi odmówić przewozu towaru. Numer referencyjny będzie ważny 10 dni od dnia jego nadania. Będzie można go przekazywać sms-em, e-mailem lub w formie wydruku. W przypadku kontroli numer referencyjny posłuży do identyfikacji przewozu w rejestrze.

Projekt ustawy na podmioty: wysyłający i odbierający ładunek oraz przewoźnika nakłada obowiązek aktualizowania danych zawartych w zgłoszeniu, w takim zakresie

W Polsce system monitorowania przewozu towarów będzie obejmował gromadzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów, w szczególności z zastosowaniem środków technicznych oraz kontrolę obowiązków wynikających z ustawy.



Fot. Mercedes Benz

Kontrola przewozu towarów ma polegać na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków: dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia; zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym; posiadania numeru referencyjnego lub dokumentów go zastępujących

stworzone i polecane przez praktyków
ITD-PIP.pl
KANCELARIA TRANSPORTOWA
NOWY ROK.
NOWE PRZEPISY.
NOWY PROGRAM
SUPERTACHO!
SuperTacho®
ŁATWE I SZYBKIE ROZLICZANIE EWIDENCJI CZASU PRACY KIEROWCÓW!
- ewidencja zgodna z wymogami PIP
- wyliczanie końcowych kwot brutto
- mechanizmy wyliczania wielu kierowców równocześnie

BŁYSKAWICZNE WCZYTYWANIE DANYCH Z TACHOGRAFÓW (CYFROWE, ANALOGOWE)
- w ofercie dodatkowo czytniki tacho do telefonów kom.
- współpraca z dowolnymi czytnikami na rynku

DELEGACJE, MiLOG, LOI MACRON, KONTROLA NARUSZEŃ
- rozliczanie składników płacy minimalnej i delegacji z GPS
- pouczenia dla kierowców wymagane przy kontrolach ITD/PIP

NOWOROCZNY RABAT 15%
www.SuperTacho.pl biuro@SuperTacho.pl +48 502 243 076, 22 101 72 90


Fot. Volvo

Kierujący w momencie rozpoczęcia przewozu ma posiadać numer referencyjny lub dokumenty go zastępujące – jeśli ich nie otrzyma musi odmówić przewozu towaru. Numer referencyjny będzie ważny 10 dni od dnia jego nadania

w jakim byli oni zobowiązani do ich podawania. Przesyłanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszenia będzie następować za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

Zgodnie z projektem ustawy, dostęp do danych zgromadzonych w rejestrze i ich przetwarzania w celu kontroli przewozu będą mieli: funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policji i Straży Granicznej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Dodatkowo, szef Krajowej Administracji Skarbowej – na wniosek Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Kontrwywiadu Wojskowego – będzie udostępniał dane z rejestru, jeżeli będą one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań.


Fot. ITD

Jeżeli w trakcie kontroli przewozu zostanie stwierdzone, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem – na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe

Kontrola przewozu towarów ma polegać na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków: dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia; zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym; posiadania numeru referencyjnego lub dokumentów go zastępujących. Zasadniczo kontrolę przewozu towarów będą przeprowadzać funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, a także – przy wykonywaniu swoich zadań – funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej i inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.

Ponadto, jeżeli w trakcie kontroli przewozu zostanie stwierdzone, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem – na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe. W przypadku stwierdzenia przez kontrolującego konieczności pobrania próbki lub nałożenia zamknięć urzędowych będzie mógł on wezwać do dokonania tych czynności funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej. Wskazano też, że jeżeli w trakcie kontroli przewozu towarów zostanie ujawnione niedokonanie zgłoszenia albo nie zostanie przedstawiony przez kierującego numer referencyjny lub dokumenty go zastępujące – to środek transportu lub towar może zostać zatrzymany.

Za nieprzestrzeganie przepisów ustawy przewidziano kary pieniężne. Mają one charakter dyscyplinujący i prewencyjny.

Na przykład, jeśli podmiot wysyłający nie dokona zgłoszenia, będzie można na niego nałożyć karę pieniężną w wysokości 46% wartości netto przewożonego towaru, podlegającego obowiązkowi zgłoszenia – nie mniej niż 20 tys. zł. Ponadto, gdy przewoźnik nie dokona zgłoszenia przewozu towaru lub jeśli zostanie stwierdzone, że towar nie odpowiada danym podanym w zgłoszeniu – na przewoźnika (wykonującego przewóz w tranzycie) zostanie nałożona kara pieniężna 20 tys. zł. Jeśli przewoźnik nie uzupełni zgłoszenia o dane wymagane w systemie, zostanie ukarany karą pieniężną 5 tys. zł. Z kolei w przypadku stwierdzenia rozpoczęcia przewozu towaru bez numeru referencyjnego lub dokumentów go zastępujących, na kierującego zostanie nałożona grzywna w wysokości od 5 tys. do 7,5 tys. zł.

Stanowisko ZMPD

ZMPD nie kwestionuje zasadności przygotowania nowych rozwiązań prawnych mających na celu zminimalizowanie nielegalnego i nieopodatkowanego obrotu towarami uznanymi za „wrażliwe". Jednak zdaniem organizacji – *Obowiązek uzyskiwania numeru referencyjnego, dokonywania zmian w zgłoszeniu, czy też zakupu lokalizatora powinien należeć tylko i wyłącznie do podmiotu wysyłającego lub podmiotu odbierającego, a nie do obowiązków przewoźnika drogowego lub kierowcy. Tym bardziej nieuzasadnionym jest, by sankcje za niektóre naruszenia obowiązków przez nadawcę lub odbiorcę towarów ponosił kierowca czy przewoźnik drogowy. Dlatego też negatywnie należy ustosunkować się do projektowanych przepisów przewidujących ustanowienie bardzo wysokich kar pieniężnych, które mogą wynosić od 1 tys. zł do 20 tys. zł, jak również wprowadzających możliwość nałożenia na środek transportu zamknięcia urzędowego, które skutkuje usunięciem pojazdu na wyznaczone przez kontrolującego miejsce.*

Za niedopuszczalną należy uznać sytuację, w której za nieprawidłowości związane z towarem, w tym niezgodność przesyłki z opisem w zgłoszeniu przewozu, odpowiedzialność będzie ponosił przewoźnik, a w szczególności koszty usunięcia, strzeżenia i przechowywania środka transportu oraz towarów.

– *Mając na uwadze powyższe zastrzeżenia, wyrażamy negatywne stanowisko do projektowanej ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozów, przede wszystkim z uwagi na fakt, iż propozycja regulacji naszym zdaniem zmierza do przerzucenia odpowiedzialności za niedopełnienie obowiązków ewidencyjnych przez eksporterów lub importerów towarów na firmy transportowe i kierujących pojazdami, czemu się zdecydowanie sprzeciwiamy* – stwierdził Jan Buczek, prezes ZMPD.

Opr. EH

inelo®

4Trans

Samodzielnie i w prosty sposób rozliczaj płacę minimalną w innych krajach

NIEMCY FRANCJA NORWEGIA AUSTRIA



1. **PROSTY MECHANIZM ROZLICZANIA PŁACY MINIMALNEJ**
2. **ZGODNOŚĆ PROGRAMU Z WYTYCZNYMI INNYCH KRAJÓW**
   - automatyczne wyliczanie nadgodzin, amplitudy oraz innych wymaganych składników
   - raporty w języku niemieckim, francuskim, norweskim - pozytywnie zweryfikowane w trakcie zagranicznych kontroli
3. **OPCJE DOTYCZĄCE ZALICZANIA DIET I RYCZAŁTÓW DO PŁACY MINIMALNEJ**

INELO - NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI OPROGRAMOWANIE DO ANALIZY I ROZLICZANIA CZASU PRACY KIEROWCÓW

ul. Karpacka 24/U2B, 43-300 Bielsko-Biała, **www.inelo.pl**

DZIAŁ OBSŁUGI KLIENTA: czynny od 8:00 do 16:00 od poniedziałku do piątku
tel. (+48 33) 496 30 80, e-mail: dok@inelo.pl



Fot. PKP Cargo

Rozszerzenie relacji handlowych z Chinami jest jednym z ważniejszych elementów strategii PKP Cargo. W ciągu trzech kwartałów ubiegłego roku przewozy spółki do/z Chin wzrosły o 12%, a w samym trzecim kwartale o 20%

Zapowiada się **udany rok**

Tak dobrych wyników transport intermodalny nie notował od kilku lat. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w trzecim kwartale 2016 r. operatorzy przewieźli 243 229 jednostek, o 34,3% więcej niż w tym samym okresie roku poprzedniego. W przeliczeniu na TEU, będące odpowiednikiem standardowego kontenera 20-stopowego, wzrost ten wyniósł 31,08%.

Zwiększyła się też, o blisko 30%, masa towarów w przewozach intermodalnych, a wykonana praca przewozowa o 22,30%. Udział tego rodzaju transportu w kolejowym rynku cargo liczony masą osiągnął w okresie styczeń-wrzesień 2016 r. poziom 5,73% (4,62% w całym 2015 r.), natomiast wg pracy przewozowej – 8,62% (7,35% w 2015 r.). Zapowiedzią tej hossy były dane z drugiego kwartału ubiegłego roku, wyraźnie lepsze od analogicznych z roku 2015 r. i od wyników pierwszego kwartału roku ubiegłego, nie budzących jeszcze nadmiernego optymizmu. Ta ożywiona nagle dynamika transportu intermodalnego nabrała tym większej wymowy, jeśli porównać ją z dość kiepskimi, delikatnie mówiąc, wynikami całego rynku kolejowego cargo. Ostatnie, październikowe i listopadowe dane przewozowe, podane przez UTK, nie zmieniają zasadniczo tej oceny.



Nowy Jedwabny Szlak pozwala na uruchamianie pociągów do Chin. Pociągi takie kursują z Europy Zachodniej już od kilku lat, a ich czas przejazdu jest konkurencyjny w stosunku do dłuższego transportu morskiego i drogowego, czy droższego lotniczego

Korzyści z Jedwabnego Szlaku

Co przyczyniło się do ubiegłorocznego dwucyfrowego „skoku" intermodalu? Zdaniem ekspertów złożyło się na to kilka czynników. Pierwszy z nich, to bardziej energiczne niż wcześniej działania mające na celu poprawę kolejowej obsługi polskich portów, notujących wzrost przeładunków kontenerowych. Znaczenie intermodalu dla polityki transportowej kraju dostrzegane jest też w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, które na rozwój tego segmentu przeznacza ze środków unijnych w obecnej perspektywie budżetowej 1 mld zł. Można by dyskutować, czy jest to suma wystarcza-

Znaczenie intermodalu dla polityki transportowej kraju dostrzegane jest w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, które na rozwój tego segmentu przeznacza ze środków unijnych w obecnej perspektywie budżetowej 1 mld zł.

jąca na zaspokojenie wszystkich potrzeb inwestycyjnych operatorów kolejowych i logistycznych, działających w tym segmencie rynku, ale istotne, że środki takie się pojawią. – *Przed nami stoi duża szansa rozwoju perspektywicznych przewozów intermodalnych i współpracy międzynarodowej w tym zakresie* – podkreślał Andrzej Bittel, podsekretarz stanu w MIiB podczas niedawnej konferencji logistycznej na Uniwersytecie Gdańskim.

Nadzieje na rozszerzenie tej współpracy stwarza przed wszystkim Nowy Jedwabny Szlak, pozwalający na uruchamianie pociągów do Chin. Pociągi takie kursują z Europy Zachodniej już od kilku lat, a ich czas przejazdu jest konkurencyjny w stosunku do dłuższego transportu morskiego i drogowego, czy droższego lotniczego. Bezpośrednie cargo między Chinami a Polską działa od 2013 r., kiedy to przewodniczący Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinping zainicjował Nowy Jedwabny Szlak. Zdaniem Pawła Pucka, członka zarządu ds. sprzedaży w DB Cargo Polska – *w najbliższych pięciu latach może się dokonać wzrost towarów na tym kierunku rzędu 25%.*

Rozszerzenie relacji handlowych z Chinami jest jednym z ważniejszych elementów strategii PKP Cargo. W ciągu trzech kwartałów ubiegłego roku przewozy spółki do/z Chin wzrosły o 12%, a w samym trzecim kwartale o 20%. W grudniu 2016 r. spółka podpisała memorandum z przedstawicielami prowincji Xinjiang, ze stolicą w Urumqui, w której powstaje strategiczny dla Nowego Jedwabnego Szlaku suchy port kontenerowy. Prezes PKP Cargo Maciej Libiszewski zwraca przy tym uwagę, że opłacalność takich przewozów może być większa jeśli stronie polskiej uda się zwiększyć potok towarów transportowanych do Chin. – *Chińczycy teraz mocno pracują nad uzyskaniem takiego dwustronnego wyrównania transportu w obie strony. Obecnie towary przywożone do Państwa Środka stanowią mniej więcej 1/10 tego co przychodzi z Chin do Europy* – podkreśla.



Nadzieja kolejowego cargo

Monika Konsor-Fąferek,
dyrektor marketingu PCC Intermodal

Obserwujemy ogromne zainteresowanie rynku rozwiązaniami intermodalnymi. Coraz więcej klientów przekonuje się do niezawodności tej formy organizacji łańcuchów dostaw, branża niewątpliwie się rozwija, idzie naprzód. Z obiektywnych względów raz szybciej, raz wolniej, ale stale do przodu. Drugi i trzeci kwartał porównywany rok do roku pokazuje, że trend wzrostowy jest silny i stabilny. Nie mam wątpliwości że tempo wzrostu branży będzie imponujące, przez ostatnie lata przygotowaliśmy bardzo solidny grunt pod dalszy rozwój.

Mamy obecnie w Polsce kilka naprawdę godnych i bardzo konkurencyjnych terminali intermodalnych, których niejednokrotnie zazdroszczą nam nawet koledzy z zachodniej Europy. Jeśli tylko dźwigniemy się jeszcze szybko i mądrze na krajowej infrastrukturze liniowej, intermodal w Polsce i przez Polskę będzie już nie tylko jedyną słuszną, ale faktycznie najlepszą metodą transportu ładunków skonteneryzowanych. Będzie nam imponował jeszcze większymi wzrostami.

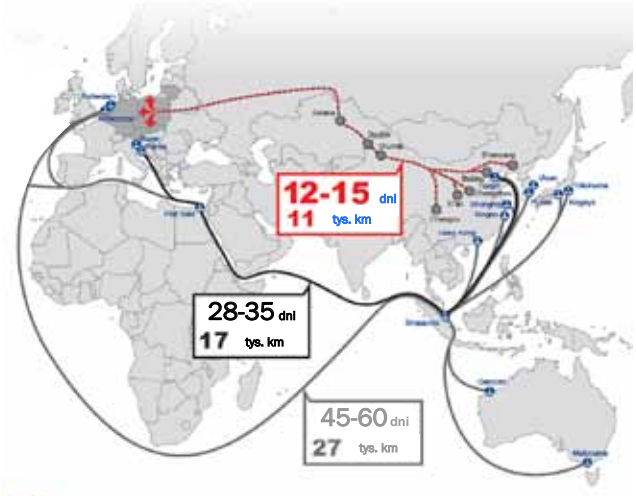
Czy intermodal może stać się swoistym „kołem ratunkowym" dla spadającego popytu na usługi transportu kolejowego w zakresie przewozu ładunków? Jak najbardziej tak. Już dziś właściwie nie ma ograniczeń i w kontenerach wozimy wszystko i to dosłownie wszystko. Intermodal jest w długiej perspektywie szansą dla kolei, wymusza na niej nowoczesność, otwartość i rynkowe podejście do logistyki.

Ten rodzaj transportu wzrasta bardzo szybko i stabilnie, jest rozwiązaniem zarówno dla pojedyńczych klientów, którzy zamawiają przewóz jednego kontenera w roku, jak i wielkich producentów transportujących regularnie duże, ciężkie ciągi ładunkowe. Dzięki elastyczności i niezawodności, która wyróżnia rozwiązania intermodalne, klienci zyskują dodatkowe możliwości, mogą formułować swoje oferty w sposób bardziej konkurencyjny, mogą w sposób pewny, łatwiej otwierać się na nowe rynki.

Nowy Jedwabny Szlak – główny kierunek wzrostu przewozów kontenerowych

PKPCARGO

Główne porty chińskie:
Shanghai
Tianjin
Hong Kong





Na rok 2017 PKP PLK uzyskały środki na finansowanie ulgi intermodalnej w wysokości 29 mln zł, a zarząd PLK będzie informować przewoźników kolejowych z niej korzystających o poziomie jej wykorzystania oraz podejmie działania mające na celu zwiększenie puli środków finansowych, jeżeli kwoty przeznaczone na dany rok okażą się niewystarczające

Bezpośrednie cargo między Chinami a Polską działa od 2013 r., kiedy to przewodniczący Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinping zainicjował Nowy Jedwabny Szlak. W najbliższych pięciu latach może się dokonać wzrost towarów na tym kierunku rzędu 25%.



25-procentowa zniżka intermodalna była jednym z istotnych czynników sprzyjających przenoszeniu przewozów towarowych z dróg na kolej. Rekompensowała rosnące koszty transportu ponoszone z racji niedoinwestowanej infrastruktury kolejowej czy wciąż zbyt wysokich stawek dostępu do niej

W Łodzi czy w Czechach?

Chińczycy zainteresowani byli też wybudowaniem w Europie Środkowej dużego intermodalnego terminala przeładunkowego dla pociągów do i z Chengdu. Nie wykluczali przy tym, że centrum takie mogłoby powstać w Łodzi, stanowiącej jeden z ważnych punktów kolejowego Jedwabnego Szlaku, na terenie 33-hektarowej działki należącej do Agencji Mienia Wojskowego. Inwestycje miał realizować operator logistyczny Hatrans, który w tym celu założył spółkę *joint venture* z Chińczykami. Na teren ten, objęty w 2015 r. specjalną strefą ekonomiczną, Agencja ogłosiła przetarg. Zanim jednak doszło do jego rozstrzygnięcia, postępowanie zostało nagle wstrzymane pod koniec listopada. Jako powód podano konieczność przeprowadzenia – w uzgodnieniu z łódzką Specjalną Strefą Ekonomiczną i Ministerstwem Obrony oraz Ministerstwem Rozwoju – ponownej analizy sposobu zagospodarowania tej nieruchomości. Dodano, że – *wśród możliwych i rozważanych wariantów jest przetarg nieograniczony po uzyskaniu decyzji o warunkach zabudowy*.

Taką prawomocną decyzję dotyczącą działki przy ul. Pryncypialnej spółka YHV Chengdu Hatrans Intermodal Logistics już posiada. Stanowisko Agencji Mienia Wojskowego perspektywę budowy terminala komplikuje i oddala moment otwarcia tego obiektu. Przedstawiciel Hatransu Jarosław Żak proponuje co prawda budowę obiektu na innym terenie, ale strona chińska może z planowanej inwestycji wycofać się i zrealizować ją gdzie indziej. A chętnych nie brakuje. – *Czas gra na nasza niekorzyść* – mówił Jarosław Żak w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym". – *To samo przedsięwzięcie chcą przyciągnąć Niemcy, Holendrzy i Czesi. Zwłaszcza ci ostatni, z racji położenia bliżej południa i zachodu Europy, są groźnym konkurentem.* Terminal chcieliby także u siebie wybudować Bratysława i Wiedeń.

Czy więc Łódź, gdzie – *powinno powstać duże multimodalne centrum logistyczne* – jak zapewniał jeszcze w listopadzie 2016 r. wicepremier Piotr Gliński, straci okazje zbudowania u siebie parku technologiczno-przeładunkowego o niebagatelnym znaczeniu nie tylko dla miasta czy regionu, ale i dla Polski? Zdaniem niektórych ekspertów projekt ten stał się obiektem kompetencyjnych sporów między Ministerstwem Obrony i resortem rozwoju. Wiceprezydent Łodzi Ireneusz Jabłoński uważa, że obawa o wycofanie się Chińczyków z łódzkiego projektu nie jest na razie uzasadniona. Jednak zbyt długie analizy i spory dotyczące lokalizacji tej inwestycji w naszym kraju też temu projektowi nie służą.

Ulga utrzymana

Obowiązująca od kilku lat 25-procentowa zniżka intermodalna była przez kilka ostatnich lat jednym z istotnych czynników sprzyjających przenoszeniu przewozów towarowych z dróg na kolej. W jakiejś mierze rekompensowała ona rosnące koszty trans-

Działania promujące transport intermodalny są priorytetem, ponieważ realnie może on wpłynąć na odciążenie dróg, a tym samym zmniejszy liczbę wypadków w transporcie drogowym.



Komisja Europejska zakłada przeniesienie do 2030 r. na kolej lub transport wodny śródlądowy 30% przewozów na odległość ponad 300 km, a do 2050 r. ponad 50%. Aby to zrealizować, niezbędny jest rozwój przewozów intermodalnych

portu ponoszone z racji niedoinwestowanej infrastruktury kolejowej czy wciąż zbyt wysokich stawek dostępu do niej. Dlatego też ze zbiorowym protestem przewoźników spotkało się wycofanie przez PKP PLK ulgi intermodalnej 11 grudnia 2016 r., uzasadniane wyczerpaniem całorocznej alokacji. Zaniepokojone organizacje zrzeszające przedstawicieli tej branży: Forum Kolejowe – Railway Business Forum, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Fundacja ProKolej, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego oraz Grupa Doradcza Przewoźników Europejskiego Korytarza Towarowego Bałtyk-Adriatyk wysłały do ministra Adamczyka list, w którym zwróciły się z prośbą o pilną interwencję w tej kwestii.

Zaapelowali również o zapewnienie stabilnego rosnącego wsparcia przewozów intermodalnych w kolejnych latach. Postulat ten współgrał z przedstawionym oficjalnie 21 grudnia stanowiskiem Ignacego Góry, prezesa UTK, w tej sprawie. Jego zdaniem powinien istnieć wieloletni i wieloaspektowy program promocji przewozów intermodalnych. – *W dłuższej perspektywie wpłynie to korzystnie na zawieranie długoterminowych kontraktów, jak również zmobilizuje przewoźników do odnowienia posiadanego taboru. (…) Działania promujące transport intermodalny są priorytetem, ponieważ realnie może on wpłynąć na odciążenie dróg, a tym samym zmniejszy liczbę wypadków w transporcie drogowym* – podkreślał szef UTK. Zaznaczył też, że przy planowaniu środków na wypłatę tej ulgi należy uwzględnić stały wzrost przewozów intermodalnych.

Wspólny front przewoźników i ich zdecydowany apel o ustanowienie ram dla wprowadzenia w bieżącym roku i w przyszłych latach ulgi intermodalnej, niezależnej od poziomu realizowanych przewozów lub zaplanowanej z odpowiednim zapasem zakończył się sukcesem. 4 stycznia wiceprezes PKP PLK, Marek Olkiewicz poinformował, że zarząd spółki wystąpił do MIB z wnioskiem o zwiększenie środków na ulgę intermodalną – *Ulga ta udzielana będzie również w okresie od 11 do 31 grudnia 2016 r., tj. od początku obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2016/2017* – zaznaczył. Na rok 2017 PKP Polskie Linie Kolejowe uzyskały środki na finansowanie ulgi intermodalnej w wysokości 29 mln zł, a zarząd PLK będzie informować przewoźników kolejowych z niej korzystających o poziomie jej wykorzystania oraz podejmie działania mające na celu zwiększenie puli środków finansowych, jeżeli kwoty przeznaczone na dany rok okażą się niewystarczające.

Franciszek Nietz

Optymistyczne prognozy

Prof. Włodzimierz Rydzkowski,
Katedra Polityki Transportowej
Uniwersytet Gdański



Analizując dane dotyczące przewozów ładunków w transporcie kolejowym w 2016 r. zauważamy niewielki spadek we wszystkich grupach ładunkowych za wyjątkiem kontenerów. Choć można doszukiwać się przyczyn spadku przewozów poszczególnych ładunków, problem ma ogólny charakter. Gospodarka Polski staje się coraz bardziej energo- i zasobooszczędna, co skutkuje spadkiem transportochłonności. Na wytworzenie jednostki PKB potrzeba mniej tonokilometrów.

Ta tendencja będzie utrzymywać się w przyszłości, stąd kolejowe przewozy towarowe będą się kurczyć, tym bardziej, że w Białej Księdze z 2011 r., strategicznym dokumencie UE dotyczącym transportu, w tytule wpisano dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. W tym samym dokumencie Komisja Europejska zakłada przeniesienie do 2030 r. na kolej lub transport wodny śródlądowy 30% przewozów na odległość ponad 300 km, a do 2050 r. ponad 50%. Aby to zrealizować, niezbędny jest rozwój przewozów intermodalnych.

W Polsce, pomimo wzrostu w ostatnich latach, udział przewozów intermodalnych w całości towarowych przewozów kolejowych utrzymuje się na poziomie 4,6%. Jest to zdecydowanie mniej niż w krajach o zbliżonej powierzchni jak Niemcy i Francja. Na podobnym poziomie jak w Polsce utrzymują się przewozy intermodalne w krajach o zdecydowanie mniejszej powierzchni, jak Belgia czy Czechy. Mamy w Polsce 30 terminali kontenerowych, co w przeliczeniu na powierzchnię kraju oznacza, że mamy ich cztery razy mniej niż w Niemczech.

Jednak prognozy dotyczące przyszłości przewozów intermodalnych są optymistyczne. Ocenia się, że w 2020 r. udział przewozów intermodalnych w całości towarowych przewozów kolejowych może wzrosnąć do 6%. Optymistyczne prognozy wynikają z kilku przyczyn. Po pierwsze, systematycznie poprawia się jakość infrastruktury liniowej i punktowej na kolei. Pozytywne efekty dla przewozów intermodalnych odczuwane będą po zakończeniu modernizacji infrastruktury kolejowej, ale już obecnie w wyniku interwencji Komisji Europejskiej obniżono stawki dostępu do tejże infrastruktury, co bez wątpienia sprzyja rozwojowi tej formy transportu.

Po drugie, 24 października 2016 r. oddano do eksploatacji drugie nabrzeże w największym w Polsce morskim terminalu kontenerowym DCT w Gdańsku. Dzięki temu do 3 mln TEU rocznie wzrosła zdolność przeładunkowa tego terminalu. DCT jest obecnie największym terminalem głębokowodnym w tym rejonie Morza Bałtyckiego, do którego docierają bezpośrednie serwisy z Dalekiego Wschodu. W 2016 r. w DCT obsłużono prawie 1,3 mln TEU co wraz z obrotami terminali gdyńskich zbliża terminale Gdańska i Gdyni do obrotów Petersburga, lidera na Bałtyku. W obu portach prowadzone są intensywne prace zmierzające do poprawy infrastruktury kolejowej, zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz terminali. Już obecnie 30-40% kontenerów wywożonych jest z obu portów koleją. Istnieją realne szanse na wzrost udziału kolei poprzez przejęcie części przewozów z transportu drogowego jak i na wzrost wolumenu wynikający ze zwiększonych obrotów samych terminali portowych.

I po trzecie, szansą dla przewozów intermodalnych jest Nowy Jedwabny Szlak z Chin do Europy. Ocenia się, że w 2030 r. tym szlakiem może być przewożonych milion kontenerów rocznie. Kolej jest konkurencyjna względem transportu morskiego, jeżeli chodzi o czas przewozów. Podróż koleją trwa 14 dni a drogą morską 20 dni dłużej. Pozostają do rozwiązania problemy związane z brakiem interoperacyjności kolei w poszczególnych krajach tranzytowych i zapewnieniem bezpieczeństwa, ale szanse na rozwój tego szlaku wydają się realne.

Z bogatym **doświadczeniem**

Firmą, w której transport intermodalny odgrywa istotną rolę jest GEFCO. Do transportu wykorzystuje samochody, statki, samoloty i pociągi. Rola tych ostatnich wzrosła od momentu, kiedy współwłaścicielem Grupy zostały koleje RŻD. O tym jak ta gałąź transportu rozwija się w firmie, mówi Ctirad Klimanek, Head of Rail Business Central Europe – Balkans – Middle East, GEFCO.


Ctirad Klimanek

Jak ważny jest transport intermodalny w GEFCO?

Transport intermodalny odgrywa istotną rolę w naszej ofercie. Wynika to między innymi z faktu, że od 2012 r. współwłaścicielem Grupy GEFCO są rosyjskie koleje RŻD. Obecnie najmocniej rozwijamy transport intermodalny pomiędzy Rosją, byłymi republikami radzieckimi a Chinami, nie zapominając oczywiście o przewozach intermodalnych między Azją i Europą. Staramy się rozwijać europejski region intermodalny i jesteśmy silni w przewozie morskim oraz lotniczym. W ostatniej dekadzie znaczenie transportu intermodalnego w naszej ofercie wyraźnie wzrosło. Realizujemy coraz więcej takich zleceń, a wzrosty są widoczne na przykład pomiędzy Chinami, Rosją i Europą.

Gdzie jest wykorzystywany transport intermodalny i w jaki sposób?

Korzystanie z kilku różnych środków transportu to w przypadku wielu naszych klientów konieczność. Gdy przy zakładzie produkcyjnym nie ma bocznicy kolejowej lub towar musimy transportować do portu, to konieczna jest pomoc ze strony przewoźników drogowych. Towar jest wielokrotnie przepakowywany – z samochodów ciężarowych na wagony kolejowe, na statek lub do samolotów i ponownie na wagony kolejowe lub do samochodów. To wszystko wymaga bardzo dobrej organizacji pracy i doświadczenia zawodowego. W rozwoju usług intermodalnych GEFCO bardzo pomogło nam przejęcie firmy IJS Global, specjalizującej się w transporcie morskim i lotniczym. W praktyce GEFCO i IJS Global uzupełniają się doświadczeniami. Dzięki temu Grupa GEFCO jest postrzegana jako silny spedytor drogowy, morski, kolejowy i lotniczy.

W ostatniej dekadzie znaczenie transportu intermodalnego w GEFCO wyraźnie wzrosło. Firma realizuje coraz więcej takich zleceń, a wzrosty są widoczne na przykład pomiędzy Chinami, Rosją i Europą.


W przeważającej części GEFCO korzysta z usług zewnętrznych przewoźników. Jednocześnie posiada własny tabor – 3000 wagonów kolejowych oraz kilkaset własnych ciężarówek do transportu pojazdów gotowych

Czy GEFCO korzysta tu z własnych środków transportu?

W przeważającej części GEFCO korzysta z usług zewnętrznych przewoźników. Jednocześnie posiadamy własny tabor – 3000 wagonów kolejowych oraz kilkaset własnych ciężarówek do transportu pojazdów gotowych. Realizacja bardzo dużych zleceń zwykle wymaga nawiązania współpracy z kilkoma przewoźnikami. Wówczas naszym zadaniem jest opracowanie konkurencyjnego rozwiązania i wynegocjowanie najlepszych stawek, w czym pomagają nam duże wolumeny towarów.


Firma ma solidne zaplecze w postaci kolei rosyjskich RŻD, a transport towarów pomiędzy Chinami, Rosją i Europą rośnie. Już teraz znajduje się w światowej czołówce, a celem na najbliższe lata jest umacnianie tej pozycji

Jak zapotrzebowanie na transport intermodalny ewoluuje w GEFCO w ciągu ostatniego czasu?

Każdego roku Grupa GEFCO umacnia swoją pozycję wśród firm dysponujących transportem intermodalnym. Wykorzystujemy wszystkie możliwości jakie oferuje nam rynek. Mamy solidne zaplecze w postaci kolei rosyjskich RŻD, a transport towarów pomiędzy Chinami, Rosją i Europą rośnie. Już teraz nasza firma znajduje się w światowej czołówce, a celem na najbliższe lata jest umacnianie tej pozycji.

Jakie plany ma GEFCO w związku z tym transportem?

Chcemy być jednym z największych operatorów intermodalnych na świecie i mamy duże ambicje. Nasza firma jest znana przede wszystkim jako preferowany opera-

tor logistyczny dla branży motoryzacyjnej, ale mamy również bogate doświadczenie w realizacji transportu intermodalnego dla firm z innych sektorów. Niewiele firm jest silnych jednocześnie w różnych obszarach, a dobra pozycja umożliwia nam porównanie wszystkich stawek na rynku. Perspektywy dla transportu intermodalnego są dobre. Dlatego jestem bardzo ciekawy zmian jakie przyniosą nam najbliższe lata.

Jakie są bariery rozwoju?

Transport intermodalny o dużym zasięgu wiąże się z podejmowaniem inwestycji o dużym ryzyku. Trudne warunki ekonomiczne lub współpraca z niektórymi państwami potrafią czasami zniweczyć plany. Dużo firm oferujących usługi spedycyjne pomiędzy Chinami a Europą upadło, bo nie potrafiły zapewnić kompleksowych rozwiązań. W obecnej sytuacji jako Grupa GEFCO nie widzimy barier, które są nie do pokonania. Musimy znać swoje mocne strony i dobrze z nich korzystać. Równie ważną kwestią jest wiedza o tym co dzieje się na rynku i jak w porę rozwiązywać potencjalne problemy.

KK

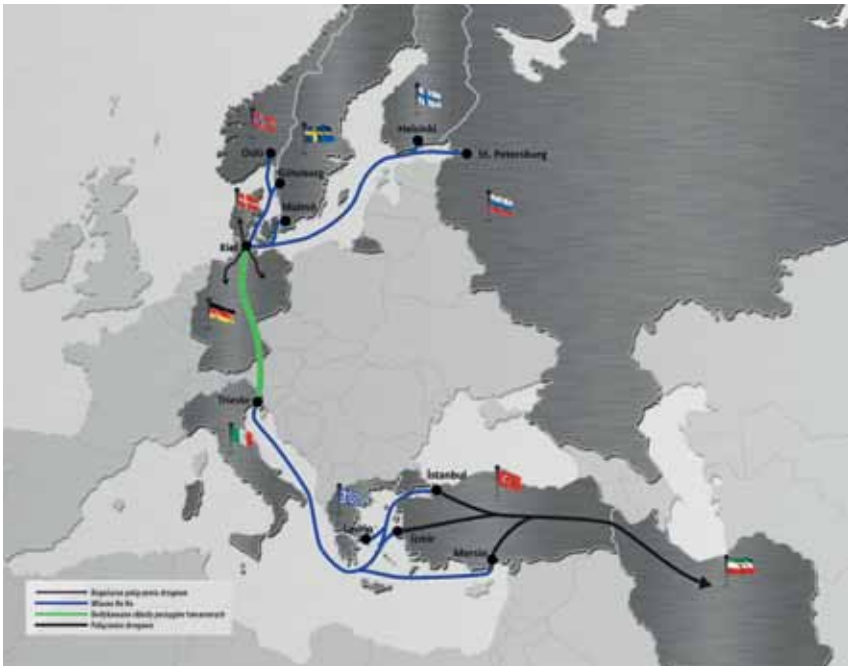
Ekol otwiera **nowe połączenie intermodalne**

Ekol otworzył nową linię kolejową pomiędzy Triestem we Włoszech, a Kilonią w Niemczech. Oprócz tej nowej relacji, Ekol będzie też oferował połączenie morskie między Kilonią a Goeteborgiem w Szwecji, przy współpracy ze Stena Line.

Nowe intermodalne połączenie łączące Skandynawię, północne Niemcy, Rosję i Bałtyk z Europą Południową i Bliskim Wschodem, na przykład Turcją czy Iranem, jest dalszym etapem rozwoju firmy Ekol. Jesteśmy pewni, że to innowacyjne rozwiązanie zostanie docenione i stanie się najlepszym bezpośrednim połączeniem, które otworzy nowe możliwości rozwoju ekonomicznego dla tych regionów – mówi Alaa Jennane, Engineering Business Development Dyrektor firmy Ekol.

Na razie jedno w tygodniu

Inicjatywa firmy Ekol, która niedawno przejęła pakiet kontrolny Terminala EMT w Trieście, teraz ułatwia portowi rozszerzenie operacji. Pociąg będzie wyruszał w każdą środę o godz. 11.00 z Triestu i do Kilonii dotrze następnego dnia o 16.00. Podróż powrotna będzie rozpoczynać się w każdą niedzielę o godz. 13.00 z Kilonii i kończyć w Trieście w poniedziałek o godz. 17.00. Pociąg będzie składał się z 16 podwójnych wagonów typu Pocket, które mogą przewozić 32 jednostki intermodalne (45' lub 13,6 m). – *Połączenie kolejowe do Kilonii będzie umożliwiać transport do innych rejonów, na przykład przesyłki do Goeteborga trafią tam już w piątek rano. Równocześnie, już w piątek rano, transportem drogowym, możemy dostarczyć towar w inne rejony północnych Niemiec czy Danii. Chcemy w Ekol oferować najlepsze rozwiązania, dlatego kiedy mówimy o nowym połączeniu intermodalnym między Triestem a Kilonią, planujemy już niedługo zwiększyć ich liczbę do dwóch tygodniowo. Umożliwi to klientom jeszcze lepszą optymalizację czasu transportu* – stwierdził Wilfried Klein, Project Development Manager w Ekol.



Przy współpracy z innymi

Już w zeszłym roku Ekol uruchomił połączenie pociągowe z Sète do Paryża. Obecne rozwiązanie umożliwi transport różnych jednostek transportowych, takich jak naczepy Mega, kontenery i nadwozia wymienne. – *To połączenie potwierdza doskonałą lokalizację Triestu, potwierdza znaczenie naszego portu jako preferowanego punktu wejścia na rynki Europy Środkowo-Wschodniej oraz rozszerza nasze operacje na północ kontynentu do północnych Niemiec, Danii, Finlandii i Szwecji poprzez Kilonię* – mówi prezes Portu w Trieście Zeno D'Agostino.

Rozwiązanie jest oferowane przy współpracy z TX Logistik AG oraz Mercitalia (w zakresie połączeń kolejowych), Alpe Adria SpA oraz TX Logistik AG (jako MTO). Port w Kilonii i Stena Line odpowiadają za połączenie morskie między Kilonią, a Goeteborgiem. Odległość między Triestem a Kilonią to 1360 km, do czego należy dodać 234 mile morskie do Goeteborga.



Mimo rozbudowy bocznicy kolejowej DCT, z dwóch do czterech torów, nadal są problemy z obsługą pociągów intermodalnych. Operatorzy skarżą się na małą liczbę przyznanych ich składom „okienek" i niedostateczną ilość sprzętu przeładunkowego, obsługującego bocznicę

Problemy z nadmiarem i niedostatkiem

Porty morskie są kołem zamachowym dla przewozów intermodalnych; generują wielkie potoki ładunkowe, sięgające często daleko poza granice państw, na terytorium których są zlokalizowane. To powoduje, że zaplecze portów jest często penetrowane z różnych stron, przez wiele konkurujących ze sobą portów.

Tak jest również w przypadku terytorium Polski, na którym o ładunki z naszymi portami: Gdańskiem, Gdynią, Szczecinem i Świnoujściem rywalizują: Hamburg, Rostock, Bremerhaven, Ludwigshaven, Rotterdam, Duisburg, Antwerpia, a nawet położony nad Adriatykiem Koper. Między wymienionymi portami a terminalami kolejowymi położonymi w głębi naszego kraju kursują pociągi intermodalne takich operatorów, jak: Baltic Rail, Erontrans, Hupac, Loconi Intermodal, Maersk, PCC Intermodal, Polzug, Spedcont… Penetracja polskiego terytorium, przez przewoźników kolejowych i samochodowych obsługujących porty zagraniczne, była tak intensywna, że jeszcze nie tak dawno Hamburg był nazywany „największym polskim portem kontenerowym". Obsługiwano tam więcej kontenerów związanych z naszą wymianą handlową, niż w porcie gdyńskim, który przodował w kraju pod tym względem.

Powodów tego było przynajmniej kilka, a jednym z głównych ten, że do naszych portów nie zawijały bezpośrednio statki linii oceanicznych, stąd ładunki pochodzące z krajów zamorskich, zwłaszcza z Dalekiego Wschodu, trzeba było w portach północno-zachodniej Europy przeładowywać na mniejsze statki dowozowe (*feedery*) lub pociągi i samochody. Do odprawiania towarów w portach polskich zniechęcały również załadowców wyjątkowo liczne i uciążliwe odprawy ładunkowe, a także krajowe przepisy fiskalne.

Spory potencjał od strony morza

Kiedy pod koniec 2007 r. oddany został do użytku duży głębokowodny terminal DCT Gdańsk, sytuacja zaczęła się zmieniać. Moment okazał się wyjątkowo korzystny, gdyż do żeglugi oceanicznej zaczęły wchodzić wtedy coraz to większe statki kontenerowe, a terminal był jedynym na Bałtyku, który był w stanie takie jednostki obsługiwać. To skłoniło największego kontenerowego przewoźnika świata, Maersk Line, do przedłużenia jednego ze swoich dalekowschodnich serwisów żeglugowych na Bałtyk, do DCT Gdańsk. W ślady

Przeładunki kontenerów w portach w 2016 r. (w TEU)

Port – terminal*	Przywóz	Wywóz	Ogółem
Gdańsk	679 389	618 963	1 298 352
DCT	674 509	615 333	1 289 842
GTK	4 880	3 630	8 510
Gdynia	291 058	351 137	642 195
BCT	139 935	178 936	318 871
GCT	150 285	171 341	321 626
OT P. Gd.	838	860	1 698
Szczecin – Świnoujście	46 172	44 650	90 822
DB PS	43 787	42 389	86 176
OT P. Sw	2385	2261	4 646
Razem porty:	**1 016 619**	**1 014 750**	**2 031 369**

* DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk; GTK - Gdański Terminal Kontenerowy; BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni; GCT - Gdynia Container Terminal; OT Port Gdynia; DB Port Szczecin; OT Port Świnoujście.

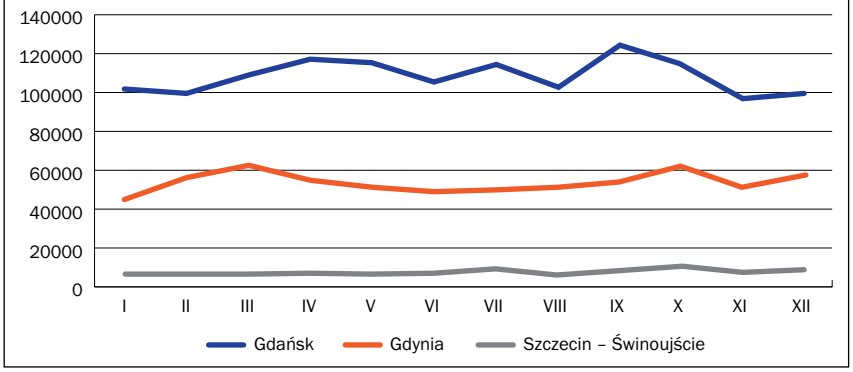
Maerska poszli parę lat później armatorzy z aliansu G6.

Niemal jednocześnie weszły w życie zmiany dotyczące portowych odpraw celnych i sanitarnych towarów (ogromna większość z nich dokonywana jest obecnie, gdy statek przebywa jeszcze w morzu), a także korzystniejsze przepisy podatkowe, porównywalne z tymi, jakie obowiązują importerów w portach zachodnioeuropejskich. To sprawiło, że w naszych portach przeładunki zaczęły rosnąć bardzo szybko. W 2010 r. przekroczyły one łącznie poziom miliona TEU (przelicznik na kontenery 20-stopowe), ale zaledwie 3 lata później sięgnęły prawie 2 milionów, by w kolejnym, 2014 r. ten poziom przekroczyć. Rekordowe w swej historii kontenerowe przeładunki osiągnął wtedy nie tylko port gdański, ale również gdyński, a także szczeciński. Rok później wprawdzie, na skutek załamania w światowym handlu morskim, a także sankcji nałożonych na handel z Rosją, przeładunki kontenerowe w naszych portach spadły poniżej 2 mln TEU, ale w 2016 r. znów ten poziom przekroczyły (patrz: tabela).

Przy tak szybkim wzroście obrotów potencjał przeładunkowy DCT został wykorzystany niemal w całości, w związku z czym podjęto decyzję o jego pilnej rozbudowie. Pod koniec ubiegłego roku przekazane zostało tam do użytku drugie głębokowodne nabrzeże, co zdublowało możliwości przeładunkowe tego terminalu, do 3 mln TEU rocznie.

Do obsługi dużych oceanicznych statków już kilka lat temu zaczęły się przygotowywać również gdyńskie terminale kontenerowe. Dużym nakładem kosztów

Wykres 1 – **Przeładunki kontenerów w portach, 2016 r. (TEU)**



powiększały swój potencjał, kupując większe i wydajniejsze urządzenia przeładunkowe, rozbudowując place składowe, wprowadzając systemy operacyjne usprawniające pracę ludzi i sprzętu. W wyniku tych inwestycji, z których większość została zakończona w ostatnich 2 latach, potencjał obu gdyńskich terminal wzrósł o około 900 tys. TEU rocznie i wynosi obecnie 1,83 mln TEU rocznie.

W 2010 r. przeładunki w naszych portach przekroczyły łącznie poziom miliona TEU (przelicznik na kontenery 20-stopowe), ale zaledwie 3 lata później sięgnęły prawie 2 milionów, by w kolejnym, 2014 r. ten poziom przekroczyć.

Równolegle, kilka lat temu prace nad przystosowaniem gdyńskiego portu do przyjmowanie dużych, oceanicznych statków miał rozpocząć Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Tak się nie stało. Terminale swoje inwestycje zrealizowały, natomiast przebudowa portu, która powinna się była już zakończyć, nawet się nie rozpoczęła. Niedawno zakupiony przez terminale sprzęt przeładunkowy i pozostały potencjał jest więc wykorzystywany w Gdynia Container Terminal tylko w połowie, a w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym (BCT), zaledwie w 27%.

Już od 2015 r., wykorzystanie mocy przeładunkowych w kontenerowych termi-

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

InterRail
Polcont Sp. z o.o.

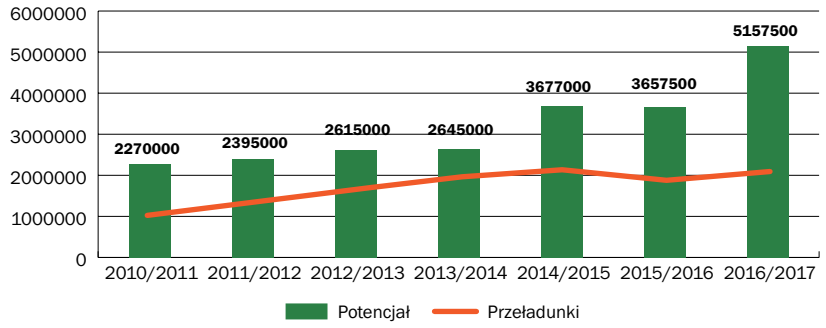
Od prawie 20 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych pociągami Ostwind/Westwind, które stale są rozszerzane. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód

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

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

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

Wykres 2 – **Porównanie potencjału terminali kontenerowych z wielkością ich przeładunków na przełomie lat 2010-2017**



nalach portowych wynosiło nieco ponad połowę, ale na przełomie tego i poprzedniego roku, po oddaniu do użytku drugiej części DCT Gdańsk, T2, (patrz: wykres 2.) spadło ono poniżej 40%. Powstała ogromna nadwyżka potencjału, przekraczająca 3 mln TEU rocznie!

Jednocześnie wzrosły dysproporcje w jego wykorzystaniu i w przeładunkach, w poszczególnych portach i terminalach. Łączne przeładunki w Szczecinie-Świnoujściu były w zeszłym roku 7-krotnie mniejsze niż w Gdyni, te zaś 2-krotnie niższe niż w Gdańsku (patrz: wykres 3.). Aż 96% ruchu kontenerowego koncentruje się w portach nad Zatoką Gdańską. Mniejsze terminale, w których także przeładowuje się pojemniki, oprócz czterech większych (Gdański Terminal Kontenerowy, OT Port Gdynia i OT Port Świnoujście), wręcz zdają się wypadać z gry. W GTK od 3 miesięcy, wliczając w to styczeń br., nie przeładowano ani jednego kontenera. W OT Port Gdynia obsługuje się ich po kilkadziesiąt, a w OT Port Świnoujście po kilkaset miesięcznie. W masie 2 mln TEU są to ilości znikome, wręcz niezauważalne (patrz: wykres 4.).

Opóźnienie w przebudowie gdyńskiego portu fatalnie odbija się na sytuacji tamtejszych terminali kontenerowych. Do pobliskiego DCT przenoszą się stamtąd armatorzy, wraz z ładunkami. Ten proces trwa już od kilku lat, ale ostatnio przyspieszył. Udział obu gdyńskich terminali w przeładunkach, który dwa lata temu wynosił prawie 40%, w zeszłym roku spadł do 32%, przy ogromnej, jak wspomniano wcześniej, rezerwie mocy przeładunkowych.

Gorzej od strony lądu

Ten bardzo szybki przyrost mocy przeładunkowych terminali spowodował narastanie dysproporcji między obsługą kontenerów od strony wody i na placach a możliwościami ich odwozu i przywozu od strony lądu. W Gdyni, mimo niedawnej modernizacji kolejowej części terminalu BCT, problem stanowi przejazd pociągów towarowych przez trójmiejski węzeł kolejowy, obciążony nadmiernie pasażerskim, lokalnym i dalekobieżnym ruchem pasażerskim. Linia 201, prowadząca z Bydgoszczy do Gdyni z pominięciem tego węzła (dawna magistrala węglowa), jest jednotorowa, niezelektryfikowana i w fatalnym stanie technicznym. Doczeka się może modernizacji około 2020 r.

Również, jeśli chodzi o transport samochodowy, port „wisi" na jednej nitce komunikacyjnej, Trasie Kwiatkowskiego, która jest drogą powiatową o ograniczonej nośności, na dodatek permanentnie remontowaną ze względu na stan techniczny. Budowa innej trasy, o odpowiednich parametrach, łączącej port z siecią dróg krajowych, nie wyszła dotąd poza stadium projektowe.

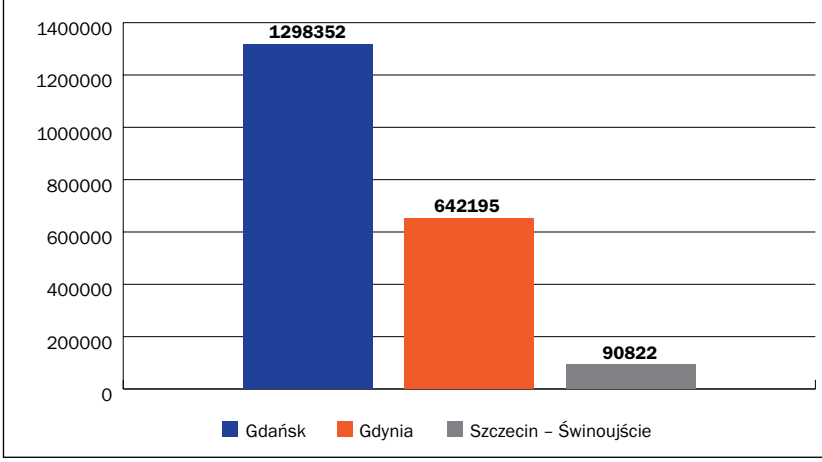
Niewiele lepiej wygląda sytuacja w porcie zewnętrznym w Gdańsku, gdzie zlokalizowany jest terminal DCT. Mimo poprawy dostępu drogowego, co nastąpiło po połączeniu z autostradą A1 i wybudowaniu tunelu pod Martwą Wisłą, który skomuni-



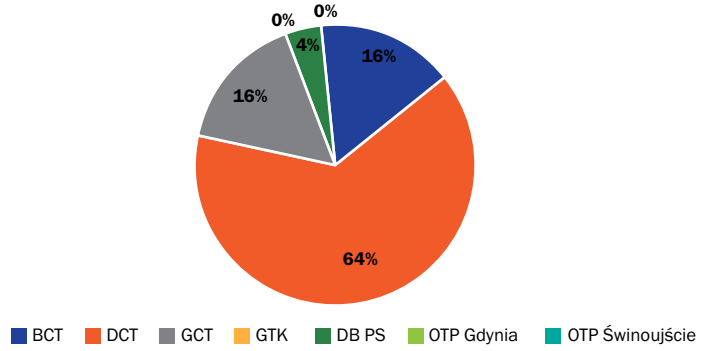
Do bram DCT prowadzi jednopasmowa ulica Kontenerowa i jeden niezelektryfikowany tor kolejowy. Na drodze do terminalu powstają zatory, gdyż brakuje parkingów buforowych na jego zapleczu, gdzie pojazdy i ich kierowcy mogliby oczekiwać na wjazd

W wyniku inwestycji, z których większość została zakończona w ostatnich 2 latach, potencjał obu gdyńskich terminal wzrósł o około 900 tys. TEU rocznie i wynosi obecnie 1,83 mln TEU rocznie.

Wykres 3 – **Przeładunki kontenerów w portach w 2016 r. (TEU)**



Wykres 4 – **Udział terminali w przeładunkach kontenerów w 2016 r.**



kował go z lewobrzeżną częścią portu, w zeszłym roku terminal przeżywał momentami prawdziwe „oblężenie", a u jego bram ustawiały się kilometrowe kolejki ciężarówek z kontenerami (były nawet strajki kierowców). Ten problem jest rozwiązywany poprzez zakupy dodatkowego sprzętu przeładunkowego oraz wprowadzany właśnie system elektronicznej awizacji pojazdów, który ma sprawić, że ruch samochodowy będzie się rozkładał równomierniej, co pozwoli uniknąć spiętrzeń w określonych godzinach doby czy dniach tygodnia.

Okazało się również, że mimo rozbudowy bocznicy kolejowej terminalu, z dwóch do czterech torów, nadal są problemy z obsługą pociągów intermodalnych. Operatorzy uskarżają się na zbyt małą liczbę przyznanych ich składom „okienek" oraz niedostateczną ilość sprzętu przeładunkowego, obsługującego bocznicę. Powodowało to w ubiegłym roku wielodniowe niekiedy wyczekiwanie na wywóz kontenerów. A kolej obsługuje około jednej trzeciej kontenerów wjeżdżających i opuszczających terminal.

Zarząd DCT podejmuje ze swej strony działania, żeby te problemy przynajmniej złagodzić. Tory bocznicy mają zostać niebawem wydłużone, by mogły być tam obsługiwane pełne składy pociągów, bez konieczności ich dzielenia. Ma się też pojawić dodatkowy sprzęt. Obecnie na bocznicy obsługuje się około 300 pociągów intermodalnych miesięcznie, czyli przeciętnie 10 na dobę.

Nadal utrzymywać się będą jednak utrudnienia na „ostatniej mili", gdyż do bram terminalu prowadzi jednopasmowa ulica Kontenerowa i jeden niezelektryfikowany tor kolejowy. Na drodze do terminalu powstają zatory, gdyż brakuje parkingów buforowych na jego zapleczu, gdzie pojazdy i ich kierowcy mogliby oczekiwać na wjazd. A trzeba wziąć pod uwagę, że ostatnio w terminalu obsługiwano po około 700 samochodów ciężarowych (około 1000 kontenerów) na dobę. Parkingi powstać mają na terenach należących do miasta, ale ono – mimo obietnic – spóźnia się z ich budową.

Sama droga i tor prowadzące do terminalu znajdują się na gruntach, którymi włada zarząd portu – i to w jego gestii leży rozwiązanie problemu ich niedostatecznej przepustowości. Port zamierza rozbudować i zelektryfikować tory oraz poszerzyć drogę, ale zakończenie tych inwestycji przewiduje się na koniec 2019 r.

Jeszcze później zakończyć ma się generalna przebudowa i modernizacja portowych stacji kolejowych, którą ma w planach PKP PLK. Ma to nastąpić w 2020 r., zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni. Obejmie dziesiątki hektarów i kilometrów (w tym elektryfikację) torów oraz setki rozjazdów, a wszystko to, jak się przewiduje, kosztem 600 mln zł – w Gdańsku i 850 mln zł – w Gdyni.

To oznacza, że radykalne rozwiązanie problemów komunikacyjnych na zapleczu głównych terminali portowych może nastąpić dopiero za kilka lat. Tymczasem już za parę miesięcy mogą się pojawić ze swoimi kontenerami na Bałtyku nowi armatorzy. W światowej żegludze dokonują się właśnie istotne przetasowania, znikają jedne i pojawiają się inne alianse przewoźników morskich. Od 1 kwietnia mają rozpocząć działalność dwa z nich, jednoczące armatorów kontenerowych ze ścisłej światowej czołówki. Na obsługę przynajmniej jednego z nich liczyły swego czasu terminale gdyńskie, ale uniemożliwiają im to dotychczasowe parametry portu. Niewykluczone, że nowi klienci pojawią się więc w DCT Gdańsk. Występujące na zapleczu tego terminalu utrudnienia komunikacyjne na drogach i kolei jeszcze się wtedy zwiększą.

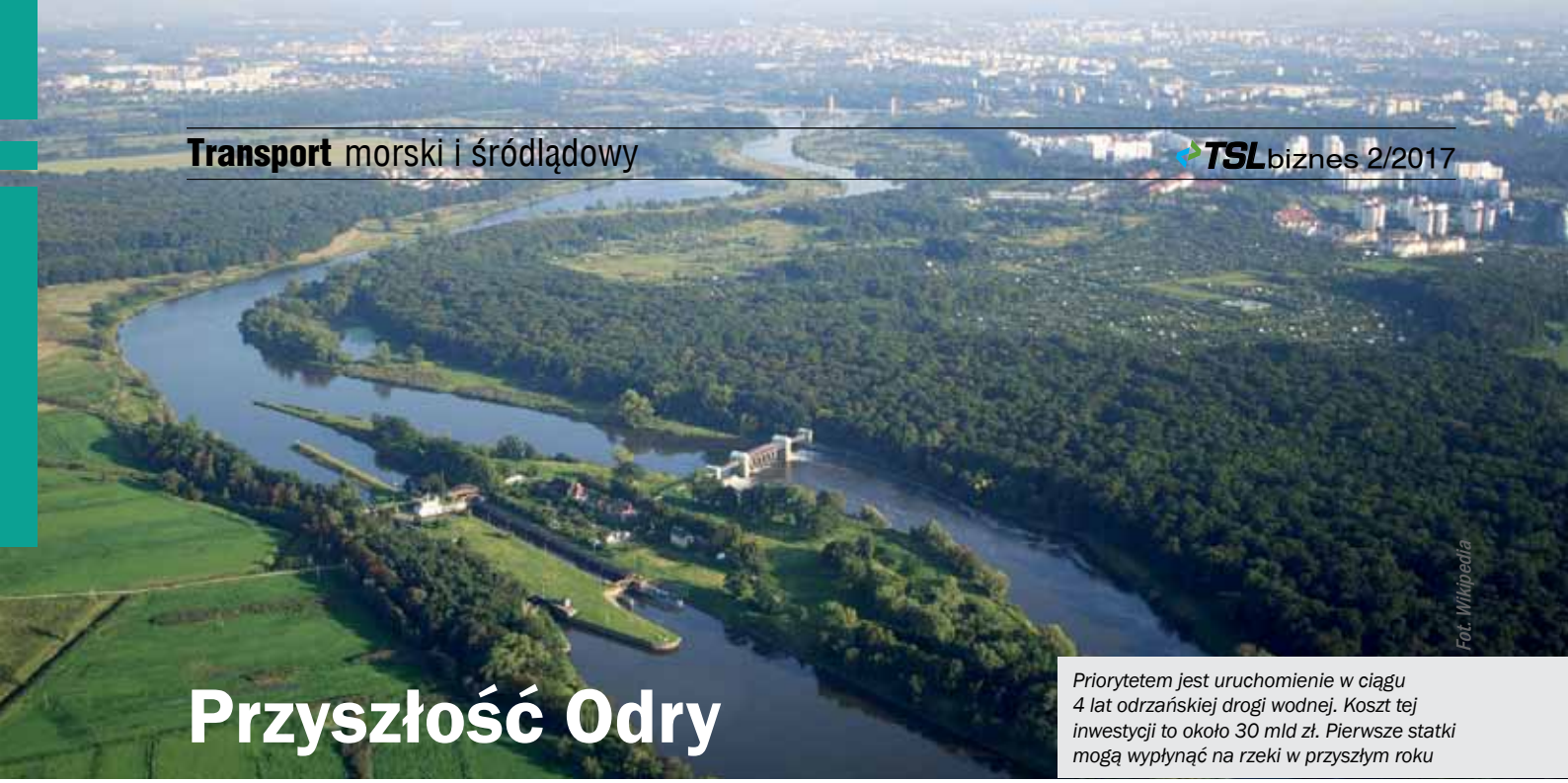
A to będzie oznaczało, że przez najbliższych kilka lat w naszych portach i terminalach, przy ogromnym nadmiarze potencjału przeładunkowo-transportowego od strony wody, od strony lądu nadal będziemy mieli jego niedostatek.

Maciej Borkowski



Od 2015 r., wykorzystanie mocy przeładunkowych w kontenerowych terminalach portowych wynosiło nieco ponad połowę, ale na przełomie tego i poprzedniego roku, po oddaniu do użytku drugiej części DCT Gdańsk, T2, spadło ono poniżej 40%. Powstała ogromna nadwyżka potencjału, przekraczająca 3 mln TEU rocznie!

Udział obu gdyńskich terminali w przeładunkach, który dwa lata temu wynosił prawie 40%, w zeszłym roku spadł do 32%, przy ogromnej, jak wspomniano wcześniej, rezerwie mocy przeładunkowych.



Fot. Wikipedia

Przyszłość Odry

Priorytetem jest uruchomienie w ciągu 4 lat odrzańskiej drogi wodnej. Koszt tej inwestycji to około 30 mld zł. Pierwsze statki mogą wypłynąć na rzeki w przyszłym roku

Przyszłość Odry jako międzynarodowego szlaku komunikacyjnego była z jednym tematów podjętych podczas konferencji Wzmocnienie Żeglugi Śródlądowej w regionie Morza Bałtyckiego, zorganizowanej w ramach projektu EMMA. A temat, choć poruszany był wielokrotnie, budzi emocje w związku z włączeniem tej rzeki do jednego z dziewięciu nowych korytarzy w sieci bazowej TEN-T.

Koncepcja nowych korytarzy, z których dwa: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk mają przebiegać przez Polskę, powstała już kilka lat temu. Nadzieją dla Odry jest to, że – zgodnie z założeniami – każdy z nich musi wykorzystywać nie mniej niż trzy rodzaje transportu: kołowy, szynowy i wodny rzeczny, przechodzić co najmniej przez terytorium trzech państw członkowskich i korzystać minimum z dwóch odcinków transgranicznych. Plan gospodarczy zakłada, że do 2030 r. w Unii Europejskiej na infrastrukturę zostanie wydane 280 mln euro, z czego 10% przeznaczono na drogi wodne.

Przebieg korytarzy TEN-T w Polsce pokrywa się z konwencją AGN (EKG/ONZ) – Europejskim Porozumieniem w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu. Natomiast celem rozszerzenia starej sieci TEN-T jest wspieranie bazowej sieci i stopniowe (do 2050 r.) skrócenie czasu potrzebnego ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci kompleksowej do nie więcej niż 30 minut.

Zielone światło dla Odry

Korytarz bałtycko-adriatycki ma być jedną z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych i ważnym elementem infrastruktury. Połączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc przez uprzemysłowione rejony od południowej Polski (Górny Śląsk) poprzez Wiedeń,



Fot. Urząd Żeglugi Śródlądowej

Przebieg Odry przez terytorium Polski

Bratysławę i rejon Alp Wschodnich aż po północne Włochy. Obejmuje ważne projekty kolejowe, takie jak tunel bazowy Semmering i linia kolejowa Koralm w Austrii oraz odcinki transgraniczne między Polską, Czechami i Słowacją. Droga wodna śródlądowa na Odrze ma być połączona z niemieckimi, holenderskimi i flamandzkimi portami, m.in. poprzez Kanał Śródlądowy. Wiąże się to z regulacją brzegów i pogłębianiem toru wodnego, co dodatkowo sprzyja minimalizowaniu ryzyka wystąpienia powodzi.

Nadzieje na to, że w końcu zapaliło się zielone światło dla użeglownienia Odry, budzi również deklaracja kierownictwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które na użeglownienie Wisły i Odry chce wydać 60 mld zł. Pieniądze mają pochodzić z wielu źródeł. Kierownictwo resortu chce zainteresować inwestycjami firmy energetyczne i samorządy. Chce też pozyskać środki unijne. Plan rozpisany jest do 2030 r.

Ministerstwo liczy na odbudowę trzech międzynarodowych szlaków wodnych: drogi E30 (Dunaj, Bratysława – Morze Bałtyckie, Szczecin), E40 (Morze Bałtyckie, Gdańsk – Morze Czarne, Odessa) i E70 (Atlantyk, Antwerpia – Morze Bałtyckie, Kłajpeda). Według ministra Marka Gróbarczyka, priorytetem jest uruchomienie w ciągu 4 lat Odrzańskiej Drogi Wodnej (choć nie mówi on o korytarzu TEN-T). Pierwsze statki mogą wypłynąć na nią jeszcze w tym roku. Najszybciej, jak stwierdził, dostępny będzie odcinek

Celem rozszerzenia starej sieci TEN-T jest wspieranie bazowej sieci i stopniowe (do 2050 r.) skrócenie czasu potrzebnego ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci kompleksowej do nie więcej niż 30 minut.



Brak prac nad użeglowieniem Odry utrudnia dostęp do portu Szczecin, Świnoujście i Schwedt od strony rzeki, a to spowalnia ich rozwój gospodarczy

z Kędzierzyna Koźla do Wrocławia, a więc położony w całości na terenie Polski. Dodał, że jest przygotowany na protesty ekologów, a wysoki koszt inwestycji wynika między innymi z konieczności spełnienia wymagań środowiskowych.

Opracowana strategia rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce ma być przekazana do konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych. Już w grudniu powinna stać się dokumentem rządowym. Sejm pod koniec 2016 r. przyjął ustawę o ratyfikacji konwencji AGN. – *Podpisanie konwencji pozwoli nam przystąpić do Europejskiej Sieci Dróg Wodnych i uzyskać odpowiednie finansowanie z programów unijnych i nie tylko unijnych. Drugi element to opracowanie strategii finansowo-rzeczowej, która będzie podstawą do przekazania środków na realizację poszczególnych działań* – powiedział minister.

Strategia rozwoju zakłada, że drogi wodne w Polsce zostaną dostosowane do parametrów co najmniej czwartej klasy żeglowności. I tu rodzi się pytanie: jak szybko rządowi uda się to przeprowadzić, jeśli dziewięć lat trwało ustalenie, że będzie to trzecia klasa żeglowności?

Na Odrzańską Drogę Wodną do 2020 r. zaplanowano wydatki rzędu 2,9 mld zł, a do 2030 r. ma zostać w sumie zainwestowanych około 30,7 mld zł. Z tego 11 mld zł będzie kosztować budowa kanału Śląskiego, który połączy Odrę z Wisłą.

I choć obecnie w Polsce zaledwie 0,4% towarów transportowanych jest drogą wodną, to zobowiązania w tzw. białej księdze wobec Unii Europejskiej zakładają, że do 2030 r. drogą tą powinno odbywać się 30% transportu. Co więcej, przewiduje się, że do 2050 r. transport



Przywrócenie żeglowności Odrze jest szansą na rozwój niemieckich wschodnich landów. Jest to tym bardziej realne, że rządy polski i niemiecki podpisały porozumienie na temat wzrostu żeglowności Odry i powoli postanawiają realizować jego zapisy

Platforma premium dla
rozwiązań intralogistycznych

LogiMAT 2017

15. Międzynarodowe Targi
Dystrybucji, Transportu Materiałów
i **Przepływu Informacji**

14 – 16 marca 2017

Neue Messe Stuttgart, Niemcy

NADAWAĆ KSZTAŁT ZMIANOM

cyfrowo - sieciowo - innowacyjnie



Znów w ramach targów LogiMAT

TradeWorld 2017
PLATFORMA DLA NOWOCZESNYCH PROCESÓW HANDLOWYCH

Rozwiązania dla e-commerce/omnichannel
zamówienia | sklep internetowy | sprzedaż | płatności | oprogramowanie | intralogistyka | wysyłka | realizacja | zwroty | obsługa posprzedażna
dla handlu i przemysłu
www.tradeworld.de

Informacje i zgłoszenia

Tel. +49 89 32391-259 · www.logimat-messe.de

towarowy rzekami wzrośnie o 80%, natomiast transport pasażerski o ponad 50%.

Ma łączyć, nie dzielić

W trakcie debaty nad przyszłością Odry skoncentrowano się na jej dolnym odcinku, który stanowi granicę między Polską a Niemcami. Stwierdzono nawet, że jego położenie przyczyniło się do tego, że *de facto* nie jest on żeglowny i długo nie będzie. Reinhard Klingen, szef działu departamentu żeglugi śródlądowej w Ministerstwie Federalnych Niemiec za zły stan Odry wini różne koncepcje dotyczące Odry, które miały Polska i Niemcy.



Federalny plan Niemiec jest zaakceptowany, a w nim nie ma Odry. Jeżeli jednak pomiędzy polskim i niemieckim rządem dojdzie do porozumienia w sprawie jej zagospodarowania, to rząd niemiecki odniesie się do tego pozytywnie i zleci kolejne badania

Brak prac nad jej użeglowieniem utrudnia dostęp do portu Szczecin, Świnoujście i Schwedt od strony Odry, a to spowalnia ich rozwój gospodarczy. Mówiła o tym zarówno Monika Woźniak-Lewandowska z Portu Szczecin i Świnoujście, jak i Peer Manthey z portu Schwedt. – *Szczecin i Świnoujście mają fenomenalne położenie – dostęp do Morza Bałtyckiego, odrzańskiej drogi morskiej, szlaków kolejowych i drogowych, stąd też najkrócej jest do Skandynawii. W tym roku przekroczyliśmy 23 mln ton przeładunków w porcie, z czego ½ to ładunki drobnicowe. Liczymy na jeszcze lepszy rezultat w tym roku. A to przecież dostępność portów stanowi o ich konkurencyjności. Niestety, udział żeglugi śródlądowej wynosi u nas niecałe 4%, a w skali kraju 1%, choć dawniej był dwucyfrowy. Zleciliśmy badania, które pokazują, że przy żeglownej Odrze zyskalibyśmy aż 20 mln ton ładunków, które porty mogą zyskać* – mówiła Monika Woźniak-Lewandowska. – *W związku z niepełną żeglownością rzeki również mamy problemy w porcie Schwedt. Ze Szczecina i z południa nie mogą do nas przypłynąć duże statki, bo głębokość jest naszym problemem* – wtórował jej Peer Manthey. I to mimo tego, że Niemcy zainwestowali 6 mld euro na przejście od portu w Schwedt do portu w Szczecinie. – *Będziemy zatem wspierać wszelkie inwestycje na Odrze, bo to dotyczy także nas bezpośrednio* – dodał Peer Manthey

W polskim i niemieckim interesie jest więc udrożnienie dolnego odcinka Odry. Rzeka ta, mimo że leży na granicy, powinna łączyć oba kraje, a nie dzielić, co powtarzano kilkakrotnie. Dodatkowym argumentem przemawiającym za inwestowaniem w nią jest zły stan wałów przeciwpowodziowych, o czym przypomniał Peer Manthey.

Grzegorz Załoga, prezes Unii Izb Łaby i Odry, stwierdził, że przywrócenie żeglowności Odrze jest szansą również na rozwój niemieckich wschodnich landów, które należą do biedniejszej części Niemiec. Jest to tym bardziej realne, że rządy polski i niemiecki podpisały porozumienie na temat wzrostu żeglowności Odry i powoli postanawiają realizować jego zapisy.

Czy zatem Odra zostanie włączona do sieci TEN-T, kiedy w 2018 r. plany będą weryfikowane? Na ile można będzie na jej regulację wykorzystać pieniądze unijne?

Z wypowiedzi Reinharda Klingena należy wnioskować, że Odra może zostać przez Niemcy potraktowana jako droga nie warta inwestycji. – *Niemcy małą rolę przywiązują do Odry. Niedawno uzgodniliśmy plan transportowy Niemiec do 2030 r. Obejmuje on inwestycje infrastrukturalne na kwotę wielu miliardów euro, jednak rozbudowa żeglowności Odry nie jest nawet planowana na razie przez rząd niemiecki* – podkreślił. Problemem nie są finanse, lecz brak woli, żeby Odrę uczynić żeglowną i drożną. A inwestycje w szlaki wodne trwają długo i są kapitałochłonne. – *Środki unijne muszą być powiązane z deklaracją woli. Trzeba zrobić analizę proporcji kosztów do korzyści ze względu na konieczność inwestycji w ochronę przeciwpowodziową, co widzą i mieszkańcy Brandenburgii i rząd. Chodzi więc nie o rozbudowę Odry, a uchronienie ludzi przed nią. Polityka musi iść zawsze zgodnie z wolą mieszkańców* – stwierdził Reinhard Klingen.

Po stronie polskiej nie ma natomiast żadnych wątpliwości, że należy modernizować Odrę. – *Cały czas wracamy do kwestii drogi Bałtyk-Adriatyk. Ale bez nacisków i woli geopolitycznej tej drogi nie będzie* – wyjaśniał Dariusz Więcaszek, prezes Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie. Poparła go Monika Woźniak-Lewandowska widząca zmianę podejścia do żeglugi śródlądowej przez obecny rząd.

Na koniec debaty Reinhard Klingen dał małą nadzieję na zmianę podejścia do Odry przez niemiecki rząd. – *Od ponad 30 lat prowadzę politykę żeglugi śródlądowej. Tylko kilka procent towarów w Niemczech jest przewożonych rzekami. Widzę jednak zmiany w obecnym programie transportowym Niemiec. Mamy szereg projektów śródlądowych szlaków. Takiej ilości projektów jeszcze nie mieliśmy, więc być może się to opłaca długofalowo. Widzę w tej materii zwrot. Jednak federalny plan jest zaakceptowany, a w nim nie ma Odry. Jeżeli jednak pomiędzy polskim i niemieckim rządem dojdzie do porozumienia w sprawie zagospodarowania Odry, to odniesiemy się pozytywnie i zlecimy kolejne badania. Można wtedy liczyć na inwestycje. Ale musi być wola odbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej po obu stronach granicy* – zaznaczył Reinhard Klingen.

Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na użeglownienie Wisły i Odry chce wydać 60 mld zł. Pieniądze mają pochodzić z wielu źródeł, m.in. od firm energetycznych i samorządów. Chce też pozyskać środki unijne. Plan rozpisany jest do 2030 r.

Doświadczenia z przeszłości pokazują, że bardzo trudno jest realizować transgraniczne i inne projekty transportowe w różnych państwach członkowskich w skoordynowany sposób. Bardzo łatwo jest doprowadzić do powstania odmiennych systemów i połączeń oraz wąskich gardeł. Projekty muszą być więc synchronizowane ponad granicami, aby zwiększyć korzyści płynące z wszystkich inwestycji. Plany nowych korytarzy i struktury zarządzania nimi powinny ułatwić realizację nowej sieci bazowej. A jeśli wśród priorytetowych projektów Unii Europejskiej zabraknie Odry, trudno będzie mówić o spójności żeglugi śródlądowej w Europie.

Elżbieta Haber

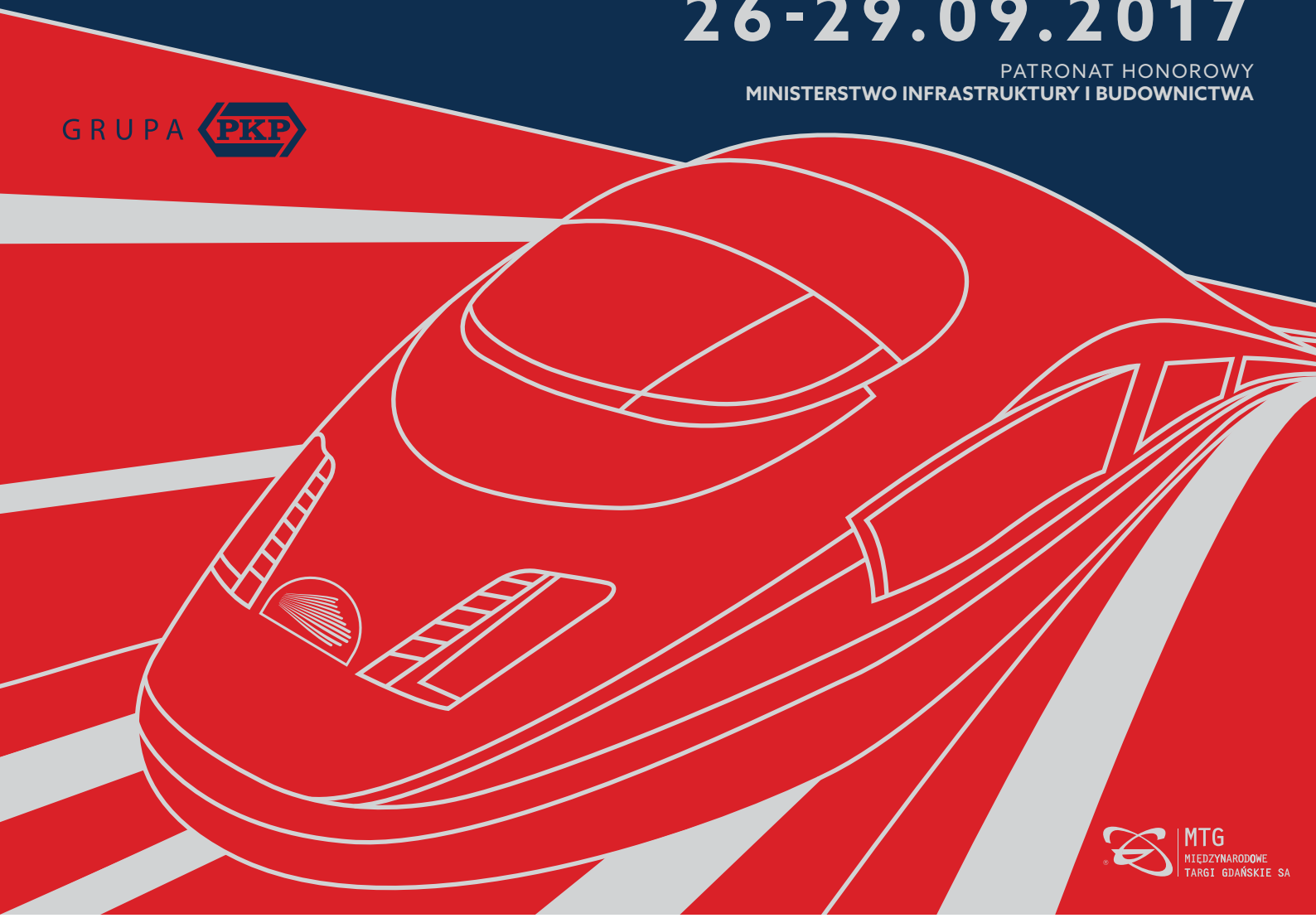
24. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

TRAKO

GDAŃSK
26-29.09.2017

PATRONAT HONOROWY
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GRUPA PKP



MTG
MIĘDZYNARODOWE TARGI GDAŃSKIE SA

WSPÓŁORGANIZACJA

BOMBARDIER the evolution of mobility
KNORR-BREMSE
MEDCOM
pesa
TINES
tracktec

WSPÓŁPRACA

unife
SITK
SEP
IGTL
rbf railway business forum
IGKM
SIRTS
POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PIFFA
STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO
fundacja ProKolej

PARTNERZY MEDIALNI

RK RYNEK KOLEJOWY
Railway Gazette INTERNATIONAL
Kurier KOLEJOWY
tts TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO
EURAILmag
PGT POLSKA GAZETA TRANSPORTOWA
Baltic Transport
Railvolution
TSL biznes
Eurail press
NOWY PRZEMYSŁ
wnp.pl
Świat kolei
wpodróży
infotransport.pl Czasopisma transportowe
Rynek Infrastruktury
Transport Publiczny
napędy i sterowanie
przegląd

Transport przyszłości

Dla 45-letniego Elona Muska, największego dziś inżyniera-wizjonera bliższej i dalszej przyszłości, nie ma rzeczy niemożliwych. Po założeniu w 2002 r. firmy Space Exploration Technologies (SpaceX), zajmującej się projektowaniem i konstruowaniem rakiet nośnych dla pojazdów kosmicznych oraz pojazdu mającego dowieźć ludzi na Marsa, a także po stworzeniu Tesli Motors produkującej samochody elektryczne, postanowił on zrewolucjonizować transport kolejowy przy pomocy projektu Hyperloop.



Pasażerowie korzystający z tego środka transportu podróżowaliby w specjalnych kapsułach (wagonikach?), w pozycji półleżącej, przypięci pasami do foteli

Właśnie, czy kolejowy? Sam Musk podkreśla, że opracowana przez niego koncepcja, przedstawiona po raz pierwszy 13 sierpnia 2013 r., jest zupełnie nową formą komunikacji, piątym środkiem transportu, po statkach, samochodach samolotach i kolei. To kolej jednak przyczyniła się do powstania projektu Hyperloop. Otóż pojazdy, poruszające się z oszałamiającą prędkością blisko 1200 km/godz., stanowić miały alternatywę dla planowanej budowy bardzo szybkiego połączenia kolejowego miedzy San Francisco a Los Angeles. Inwestycja ta miała powstać do roku 2029, a jej koszt szacowano wstępnie na 70 mld dol. Podróż koleją między tymi wielkimi aglomeracjami trwałaby ponad 2,5 godz., a cena biletu powrotnego wynosiłaby 200 dol.

Podróż na poduszce

– *Proponowany przez nas system transportu skróciłby czas 500 kilometrowej podróży do ok 30 minut i zmniejszyłby koszt planowanej w Kalifornii inwestycji o 90%* – wyjaśniał Elon Musk, ogłaszając projekt budowy Hyperloop. Za realizację odpowiedzialna ma być założona przez niego firma Hyperloop Transportation Technologies (HTT). Pierwszy odcinek, o długości pięciu mil, którego budowę zaplanowaną na 2016 r., usytuowano w Quay Valley, w połowie drogi między San Francisco i Los Angeles. W kolejnych latach miałyby powstać pozostałe odcinki linii oraz rozwinięte i przetestowane wszystkie technologie wykorzystywane w projekcie. Całą

Pojazdy, poruszające się z oszałamiającą prędkością blisko 1200 km/godz., stanowić miały alternatywę dla planowanej budowy bardzo szybkiego połączenia kolejowego miedzy San Francisco a Los Angeles. Inwestycja ta miała powstać do roku 2029.



Między portem Jebel Ali a śródlądowym terminalem kontenerowym w Dubaju powstać ma pierwsza, testowa linia Hyperloop, która posłuży do transportu kontenerów. Możliwe to będzie dzięki dotacji, w wysokości 50 mln dolarów, którą DP World Group wsparł firmę Hyperloop One



Eksperci podkreślają też takie walory takiego superszybkiego cargo jak zbliżona do wymiaru kontenera wielkość kapsuł, ich mniejsza szkodliwość dla środowiska. W tej sytuacji bardzo szybki transport towarów jest jak najbardziej realny

trasę Hyperloop powinien przejechać po raz pierwszy około 2020 r.

Czym jest właściwie Hyperloop? Najprościej ideę tego środka transportu wyłożył E. Musk w 2012 r. na łamach lokalnego pisma w Santa Monica w Kalifornii. Otóż powinien on być niezależny od wszelkich kaprysów pogody, nie stwarzać zagrożenia kolizji, poruszać się dwa razy szybciej niż samolot, charakteryzować niskim zużyciem prądu i mieć zapewniona dostawę energii przez 24 godz. Nazwa natomiast (hyperloop) uzasadniona jest tym, że pojazdy te poruszałyby się po pętli. Specjaliści, „dopracowywujący" w szczegółach przedstawiony przez Muska projekt, dodają do tej charakterystyki ograniczenie funkcjonowania Hyperloopu do 1500 km. Na większych odległościach nie byłby on już tak konkurencyjny wobec samolotów.

Pasażerowie korzystający z tego środka transportu podróżowaliby w specjalnych kapsułach (wagonikach?), w pozycji półleżącej, przypięci pasami do foteli. Każda z nich mogłaby pomieścić 28 osób. Kapsuły te poruszałyby się z prędkością około 1200 km/godz. w długiej rurze wypełnionej rozprężonym powietrzem, zamontowanej na specjalnych pylonach i osadzone byłyby na magnetycznych płozach ze specjalnego stopu odpornego na wysokie temperatury. Kompresor w każdej kapsule zasysałby powietrze z przodu pojazdu i przepompowałby je na boki i do tyłu, tworząc w ten sposób swego rodzaju poduszkę powietrzną. Na całej trasie Hyperloop rozmieszczone zostałyby panele słoneczne stanowiące źródło zasilania.

Pierwsze udane próby

W maju 2016 r. powołana przez E. Muska firma HTT otrzymała licencję na „technologię biernego unoszenia magnetycznego", co oznacza że może zacząć zapowiadane testy z superszybkimi kapsułami. Ale nie tylko ona. Druga firma zaangażowana w ten projekt, Hyperloop One, również w maju bieżącego roku rozpoczęła pierwsze testy w okolicach Las Vegas w stanie Nevada. – *Hyperloop nie jest już tylko fantazją – ta technologia właśnie staje się rzeczywistością. Chcemy pokazać, w jaki sposób wprowadzamy ją w życie* – mówił przy tej okazji Rob Llyod, prezes firmy. Próby te przeprowadzono za pomocą kolejki odpychanej magnetycznie po torze o długości 850 m.

Kolejne testy zaplanowano na 2017 r. Oprócz rozwiązywania problemów *stricte* technicznych, sprawdzić trzeba będzie odporność Hyperloop na trzęsienia ziemi i kataklizmy pogodowe, wykluczyć możliwość zderzenia kapsuł, zabezpieczyć je przed ewentualnym atakiem terrorystycznym, sprawdzić reakcje pasażerów na podróż w unieruchomionej pozycji półleżącej w klaustrofobicznej, zamkniętej przestrzeni kapsuły. Natomiast osadzenie 30 m ponad drogą rury na pylonach, usytuowanej wzdłuż autostrad, ograniczyć powinno niekorzystny wpływ tego transportu na środowisko i zmniejszyć koszty wykupu gruntów.

Hyperloop powinien być niezależny od kaprysów pogody, nie stwarzać zagrożenia kolizji, poruszać się dwa razy szybciej niż samolot, charakteryzować niskim zużyciem prądu i mieć zapewniona dostawę energii przez 24 godz. Nazwa uzasadniona jest tym, że pojazdy te poruszałyby się po pętli.

Elon Musk podkreśla, że nakreślony przez niego projekt jest wciąż otwarty na modyfikacje i ulepszenia. Podkreśla zarazem, że realizacja Hyperloop powinna przyczynić się do opracowania nowych zasad funkcjonowania transportu przy-



Oprócz rozwiązywania problemów technicznych, sprawdzić trzeba będzie odporność Hyperloop na trzęsienia ziemi i kataklizmy pogodowe, wykluczyć możliwość zderzenia kapsuł, zabezpieczyć je przed atakiem terrorystycznym, sprawdzić reakcje pasażerów na podróż w unieruchomionej pozycji półleżącej w klaustrofobicznej, zamkniętej przestrzeni kapsuły

szłości, umownie już tylko nazywanego kolejowym. Niektórzy eksperci, doceniając porywającą wizję szefa SpaceX i Tesla Motors, zwracają jednak uwagę, że przedstawione przez niego koszty powstania pierwszego takiego systemu w Kalifornii – 6 mld dol. dla kapsuł pasażerskich, 7,5 mld dol. dla towarowych – mogą być niedoszacowane. Powołują się przy tym na przykład pociągów typu maglev, poruszających się na poduszkach magnetycznych. Najbardziej znany z nich Transrapid obsługuje 30-kilometrowa trasę z lotniska do centrum tej metropolii, a budowa tej linii kosztowała 1,2 ml dol.

W maju 2016 r. powołana przez E. Muska firma HTT otrzymała licencję na „technologię biernego unoszenia magnetycznego", co oznacza że może zacząć zapowiadane testy z superszybkimi kapsułami.

Z Bratysławy do Wiednia w 8 minut

Ten sceptycyzm nie zraża jednak entuzjastów budowy kolei przyszłości. W marcu 2016 r. Hyperloop Transportation Technologies podpisała umowę z rządem Słowacji. Amerykańska firma przygotuje ocenę techniczną i finansowe możliwości budowy linii Hyperloop łączącej Bratysławę i Budapeszt oraz Wiedeń. Dzięki tej inwestycji czas przejazdu ze stolicy Słowacji do Wiednia skróciłby się do ośmiu minut, a podróży z Bratysławy do Budapesztu do 10. – *Hyperloop w Europie doprowadziłby do połączenia miast w niespotykany do tej pory sposób. Tego typu system przedefiniuje pojęcie transportu* – stwierdził minister gospodarki Słowacji Vazil Hudak.

Natomiast w czerwcu bieżącego roku, podczas międzynarodowego forum ekonomicznego w Petersburgu, Shervin Pishaver, współzałożyciel Hyperloop One, razem z merem Moskwy Siergiejem Sobianinem i rosyjskim miliarderem Zinawudinem Mahomedowem podpisali memorandum o współpracy przy projekcie budowy w stolicy Rosji systemu Hyperloop. Władze rosyjskie są też zainteresowane budową superszybkiego połączenia typu cargo w rejonie nadamurskim. Natomiast aktywny biznesowo Hyperloop One przedstawił szczegółowy projekt 500 kilometrowej trasy z Helsinek do Sztokholmu, tunelem pod Morzem Północnym. Czas podróży – 30 minut. Trzeci gracz na światowym rynku kolei typu hyperloop, spółka Transpod bada możliwość połączenia Toronto i Montrealu.

Nie możemy tutaj pominąć znaczącego wątku polskiego. Dwa zespoły inżynierskie, jeden z Łodzi i drugi Hyperloop Poland, złożony z absolwentów i doktorantów Politechniki Warszawskiej, Politechniki Wrocławskiej oraz firm projektowych, pod opieką merytoryczną prof. Janusza Piechny, dostały się do II etapu konkursu organizowanego przez firmę SpaceX. Zespół warszawsko-wrocławski zaprojektował diagonalny kompresor pozwalający w znaczący sposób zwiększyć maksymalną prędkość pojazdu, dyszę wylotową, kapsułę i modułową konstrukcję stacji, umożliwiającą kursowanie pojazdu co 2 minuty.

Polacy nie dostali się do ścisłego finału, w którym uczestniczyło sześć zespołów, głównie z USA, jednak ich pracę doceniono w Dubaju. Chociaż zespołowi nie udało się wygrać konkursu na budowę samej technologii kolei przyszłości, to zakwalifikował się do ścisłego finału, konkursu Dubai Hyperloop Competition, jako jeden z siedmiu zespołów i ma poważne szanse na budowę stacji Hyperloop według polskiego projektu.

Superszybkie cargo

W trwającej już kilka lat, wielowątkowej debacie Hyperloop, pomijano często nieco jeden, bardzo istotny element. Otóż nowatorski pojazd Elona Muska już w samym założeniu przeznaczony był dla transportu ludzi, ale także towarów. Zwrócił na to uwagę, cytowany wcześniej Rob Llyod, szef firmy Hyperloop One. Jego zdaniem jest to idealny środek do przepływu ładunków na rozległych obszarach, takich jak np. Stany Zjednoczone. Eksperci podkreślają też inne walory takiego superszybkiego cargo jak zbliżona do wymiaru kontenera wielkość kapsuł, ich mniejsza szkodliwość dla środowiska. W tej sytuacji bardzo szybki transport towarów jest jak najbardziej realny. Starają się tego dowieść projektanci z Uniwersytetu Holenderskiego. We współpracy z firmą DHL przygotowali oni prototyp kapsuły Hyperloop w wersji cargo. Waży ona około 150 kg, ma 4,5 m długości i 1 m wysokości.

Natomiast między portem Jebel Ali a śródlądowym terminalem kontenerowym w Dubaju – powstać ma pierwsza, testowa linia Hyperloop, która posłuży do transportu kontenerów. Możliwe to będzie dzięki dotacji, w wysokości 50 mln dolarów, którą portowy gigant – DP World Group wsparł firmę Hyperloop One. – *Jesteśmy na dobrej drodze, aby już w pierwszym kwartale przyszłego roku zaprezentować w pełni sprawny prototyp systemu* – stwierdził Rob Llyod.

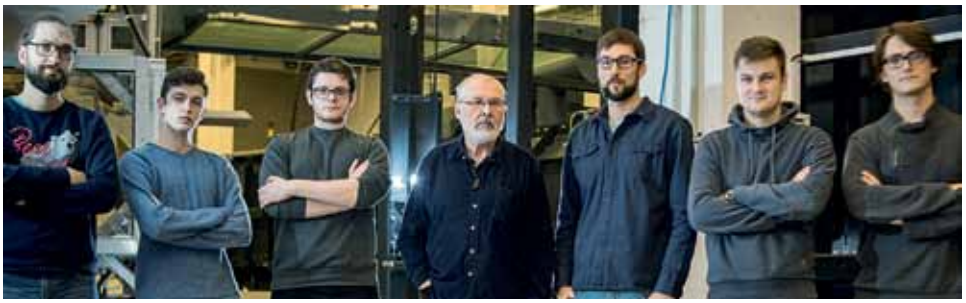
Opr. Franciszek Nietz

Hyperloop po polsku



Kiedy Elon Musk ogłosił konkurs SpaceX na wykonanie projektu i prototypu tej technologii, przystąpiły do niego grupy inżynierów z całego świata, w tym dwie z Polski. Jedna z nich to Hyper Poland.

Kiedy w czerwcu 2015 r. Elon Musk ogłosił konkurs na projekt piątego środka transportu: HYPERLOOP POD, postanowiliśmy podjąć wyzwanie. Mieliśmy świadomość, że porywamy się z motyką na słońce. Do konkursu zgłosiło się 1200 drużyn z całego świata. Wiele z nich mogło liczyć na wsparcie sponsorów i bogatych uniwersytetów. My mogliśmy liczyć na własne pomysły i zapał do tworzenia innowacyjnych rozwiązań. Stworzyliśmy oryginalny projekt supernowoczesnej kapsuły i zostaliśmy zakwalifikowani do II etapu konkursu – mówi Krzysztof Tabiszewski, lider grupy Hyper Poland.



Przeszli do drugiego etapu

Zespół Hyper Poland tworzą absolwenci Politechniki Warszawskiej, którzy pracują pod opieką merytoryczną prof. Janusza Piechny. Ich zadaniem było stworzenie koncepcji aerodynamicznej kabiny i napędu. Ponadto, inżynierowie z Hyper Poland zaprojektowali stację wraz ze śluzą buforującą (wyrównującą ciśnienie pomiędzy atmosferycznym, a tym panującym wewnątrz rury). W efekcie przeszli do drugiego etapu konkursu SpaceX.

Przypomnijmy, idea Hyperloop polega na tym, że w specjalnej rurze, z której wypompowuje się do 99% powietrza, umieszcza się kapsułę pasażerską. Dzięki zredukowanemu oporowi powietrza i braku oporu toczenia, „wagonik" poruszający się na poduszkach magnetycznych jest w stanie rozpędzić się do prędkości ponad 1100 km/h, zużywając tyle energii, co samochód pędzący z prędkością ok. 130 km/h. Całość zasilana będzie energią słoneczną, czerpaną poprzez kolektory mieszczące się na rurze Hyperloop. Dzięki temu podróż z Warszawy do Gdańska może trwać 40 minut, a bilet byłby tańszy od miejscówki w Intercity.

Słabe strony tego projektu?

– *Kapsuła prawdopodobnie będzie dość ciasna i pozbawiona okien. Można też mieć wątpliwości, czy postawiona na kilkumetrowych wysięgnikach rura będzie estetyczna? Póki co, skupiamy się na problemach technicznych. Potrzebne są oczywiście ogromne pieniądze. Nie zdziałamy wiele bez pomocy przemysłu, a przede wszystkim państwa* – pokreśla Krzysztof Tabiszewski.

Inżynierowie z Hyper Poland całą koncepcję, projekt, modelowanie oraz obliczenia opracowują i wykonują na specjalistycznym oprogramowaniu inżynierskim SOLIDWORKS. Każdy element projektu wykonuje się osobno, dopiero później łączy się w całość. Wyzwaniem jest właściwa koordynacja projektu. – *Zasadniczym efektem naszych dotychczasowych prac było wykonanie szczegółowego prototypu rury, kapsuły i stacji Hyperloop. Model w skali 1:15. Przed nami wykonanie gruntownych badań obliczeniowych oraz przygotowania do budowy toru testowego* – twierdzi Krzysztof Tabiszewski.

Wsparcie z zewnątrz

Zespół Hyper Poland składa się z kilkunastu osób. Wsparcie merytoryczne zapewnia Politechnika Warszawska, Wrocławska, a osobisty nadzór sprawuje prof. Janusz Piechna z PW. Współpracują również inne biura inżynierskie oraz firmy.

– *Na prowadzenie prac koncepcyjnych udało nam się zdobyć wsparcie finansowe w wysokości 65 tys. zł. przez portal crowdfundingowy odpalprojekt.pl. Nieoceniona jest nasza współpraca z firmą DPS Software, która w ramach sponsoringu udzieliła nam bezpłatnych licencji na oprogramowanie SOLIDWORKS, wraz z potrzebnymi nam modułami* – zapewnia Krzysztof Tabiszewski. Inżynierowie z Hyper Poland zabiegają o wsparcie także agendy rządowe, które zapewniły grupie swój patronat. Nadzieję budzi także zainteresowanie projektem ze strony bydgoskiej PESY.

Licencja na pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie tylko dla spedytorów

Zgodnie z art. 4 ust. 3) lit. b) ustawy o transporcie drogowym, transport ten to nie tylko krajowy lub międzynarodowy transport drogowy rzeczy, ale również działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Ustawa nie definiuje jednak, co oznacza to pojęcie. Uczestnikom sektora transportowego „pośrednictwo przy przewozie rzeczy" kojarzy się ze spedycją. Co się naprawdę kryje pod tym pojęciem? Czy pośrednik przy przewozie rzeczy to faktycznie spedytor? Czy takim pośrednikiem może być również przewoźnik?

Aby odpowiedzieć na te pytania należy zerknąć do ustawy o transporcie drogowym. Należy również wiedzieć jak pośrednictwo przy przewozie rzeczy traktuje ITD.

Czym według ustawy jest transport drogowy

Ustawa o transporcie drogowym zdefiniowała poszczególne rodzaje działalności transportowej. I tak, za krajowy transport drogowy uznaje działalność gospodarczą prowadzoną w zakresie przewozu rzeczy pojazdami samochodowymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a za międzynarodowy transport drogowy wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu rzeczy w relacjach międzynarodowych, czyli z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Obu tym rodzajom działalności ustawa nadała znaczenie „transport drogowy". W tym aspekcie wszystko jest jasne i zrozumiałe. Ale w roku 2005 nowelizacją ustawy o transporcie drogowym, do transportu drogowego zostało wprowadzone pośrednictwo przy przewozie rzeczy, które do dziś należy do grupy zawodów transportowych. Mając na uwadze przepisy obowiązującej ustawy, transport krajowy, transport międzynarodowy i pośrednictwo przy przewozie rzeczy są odrębnymi rodzajami działalności gospodarczej. Przepisy przewidują dla nich odrębną klasyfikację – według PKD 2007, dla transportu drogowego jest to 49.41.Z, a dla pośrednictwa 52.21.Z lub 52.29.C. Mamy zatem dwie odrębne działalności gospodarcze, o różnym przedmiocie i zakresie. Dla obu rodzajów działalności ustawa przewiduje odrębne licencje.

Transport krajowy, transport międzynarodowy i pośrednictwo przy przewozie rzeczy są odrębnymi rodzajami działalności gospodarczej. Przepisy przewidują dla nich odrębną klasyfikację.



Jeżeli kontrolowany transportowiec, sądząc że dla przewozów busami nie potrzebuje licencji i takowych nie posiada, w przypadku stwierdzenia przez kontrolującego faktu wykonywania przewozów ponadnormatywnych busami lub organizowania takich przewozów, może go to kosztować całkiem niemałe pieniądze

Jaki jest zakres przedmiotowy pośrednictwa przy przewozie rzeczy?

Pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie zostało zdefiniowane w ustawie o transporcie drogowym, ani w innych aktach prawnych. W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo. Należy ona zatem do kategorii umów nienazwanych. Dla umowy o pośrednictwo kodeks cywilny nie przewiduje szczególnej formy zawarcia takiej umowy. Skoro przepisy prawa nie dają nam odpowiedzi, zobaczmy jakie są definicje słownikowe pośrednictwa:

- działalność polegająca na kojarzeniu kontrahentów w transakcjach handlowych; działalność osoby trzeciej mająca na celu doprowadzenie do porozumienia się lub załatwienia jakichś spraw między stronami (źródło: http://sjp.pl/po%B6rednictwo);



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 studnia 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.

- działalność osoby trzeciej mająca na celu porozumienie się między stronami lub załatwienie jakichś spraw dotyczących obu stron; kojarzenie kontrahentów w transakcjach handlowych oraz umożliwianie kontaktu uczestnikom rynku pracy (źródło: http://sjp.pwn.pl/haslo.php?id=2506162);
- umowa, często odpłatna, w której jedna strona zobowiązuje się wobec drugiej doprowadzić do sposobności zawarcia umowy lub pośredniczyć przy zawarciu takiej umowy (źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Po%C5%9Brednictwo).

Literatura wskazuje, że – *Podstawowym zadaniem (...) wyspecjalizowanych „pośredników" jest wywieranie wpływu na pozycję prawną angażujących ich zleceniodawców poprzez „wprowadzenie" ich w określony stosunek umowny. (...) Pośrednik tworzy zatem zarówno określoną sytuację faktyczną, jak i prawną. Jego zabiegi obejmują m.in. takie czynności jak wyszukanie i wskazanie osoby kontrahenta, komunikowanie stron ze sobą, przekazywanie ofert, informowanie o warunkach umowy, prowadzenie negocjacji, (...), badanie czy przedmiot świadczenia nie jest obarczony wadami fizycznymi lub prawnymi, przygotowywanie wymaganych dokumentów...* (zobacz: Michał Romanowski, Charakter prawny umowy o pośrednictwo, Monitor Prawniczy Nr 2/1997).

Zakres usług leżących w obszarze działalności pośrednika jest więc o tyle, o ile określony. Transportowy pośrednik nie działa jednak w imieniu jednej ze stron, które kojarzy. Działa we własnym imieniu i ponieważ z każdą stroną zawiera odrębne umowy, jest stroną dla każdej z kojarzonych stron. Trudno zatem przykleić mu łatkę klasycznego pośrednika. Charakter prowadzenia działalności przez takiego „pośrednika" przypomina raczej działalność handlową. W jego przypadku mamy bowiem do czynienia z kupnem (tutaj usługa przewozu) i sprzedażą (tutaj usługa tego samego przewozu). Zyskiem takiego pośrednika jest różnica pomiędzy ceną zakupu i ceną sprzedaży, z tym, że pośrednik w odróżnieniu od handlowca, usługę kupuje drożej i sprzedaje taniej. Choć jedni nazywają to marżą spedycyjną, inni zaś prowizją spedycyjną, uzyskany w ten sposób przychód nie ma jednak nic wspólnego z zapłatą, jaką otrzymuje klasyczny pośrednik. Pieniądz zawsze oznacza pieniądz, zatem zostawmy pośredników z ich pieniędzmi, a skoncentrujmy się na tym, kto tak naprawdę jest pośrednikiem przy przewozie rzeczy.

Czy pośrednikiem przy przewozie rzeczy jest tylko spedytor

Mając na uwadze powyższe, nasz pośrednik kupuje frachty i je odsprzedaje. Taki model prowadzenia działalności preferują nie tylko „zabiurkowi spedytorzy", ale również większość przewoźników. Pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie jest więc zarezerwowane wyłącznie dla spedytorów. Niezależnie kto wykonuje taką działalność, ustawa o transporcie drogowym nakłada obowiązek posiadania stosownych uprawnień. Takimi jest licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, powszechnie określana jako licencja p.p.r. lub pepeerka (nie mylić z PPR-em). Aby spełnić wymogi ustawy o transporcie drogowym, taką licencję powinien posiadać każdy pośrednik przy przewozie rzeczy, niezależnie, czy jest „zabiurkowym spedytorem", czy przewoźnikiem. Powinien spełniać również ustawowe wymogi co do zdolności finansowej. W skrócie można stwierdzić,

Pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie zostało zdefiniowane w ustawie o transporcie drogowym, ani w innych aktach prawnych. W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo. Należy ona zatem do kategorii umów nienazwanych.



fot. Volvo

Niezależnie kto zajmuje się pośrednictwem przy przewozie rzeczy, ustawa o transporcie drogowym nakłada obowiązek posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, powszechnie określanej jako licencja p.p.r. lub pepeerka



Przewozem drogowym, zgodnie z art. 4 ust. 6a) ustawy jest każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd używany do przewozu rzeczy (art. 4 lit. a) rozporządzenia)

że każde tzw. „odsprzedawanie frachtów" wymaga posiadania licencji p.p.r. Wyjątkiem może być wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. Przewozy takimi pojazdami są bowiem wyłączone spod rządów ustawy transportowej. Ale czy zawsze?

Przewozy rzeczy busami a pośrednictwo

Art. 3 ust. 1 pkt 2) ustawy stanowi, że przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (dalej DMC) nieprzekraczającej 3,5 tony. Przewozem drogowym, zgodnie z art. 4 ust. 6a) ustawy, jest transport drogowy lub inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r., czyli każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd używany do przewozu rzeczy (art. 4 lit. a) rozporządzenia). Ustawa prawo o ruchu drogowym definiuje to, co jest niezbędne przy ocenie:

- dopuszczalna masa całkowita – największa określona masa pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze,
- dopuszczalna ładowność – największa masa ładunku, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu,
- rzeczywista masa całkowita – masa pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy.

Ale podobnie jak w wielu , tak i w tym przypadku, ustawa nieprecyzyjnie określa ten przepis. Przewożenie towarów pojazdem o DMC do 3,5 tony nie zawsze jest traktowane jako przewóz towaru wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 tony w rozumieniu przepisów prawa. Aby to dobrze zrozumieć, należy mieć na uwadze warunki, jakie muszą spełnić uczestnicy ruchu drogowego. Pojazdem o DMC do 3,5 tony, czyli tzw. busem, można przewozić ładunki, których waga nie przekracza dopuszczalnej ładowności przewidzianej dla konstrukcji takiego pojazdu. W praktyce jest to nie więcej niż 800 -1000 kg. Niezależnie od wagi ładunku, rzeczywista masa całkowita pojazdu nie może przekraczać 3,5 tony. W przypadku busów, przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej to jednak codzienny proceder. Potwierdzają to statystyki prowadzone przez GITD. W 2015 r. na 6507 przeprowadzonych kontroli pojazdów o DMC do 3,5 tony, polskie organy kontrolne wykryły 6172 przypadków przeważenia i nałożyły tyleż samo mandatów. Stanowi to ok. 95% skontrolowanych pojazdów. Można zatem stwierdzić, że w 95 przypadkach na 100, rzeczywista masa całkowita busów wyruszających w trasy znacznie przekraczała dopuszczalną masę całkowitą – niekiedy nawet dwukrotnie. Oznacza to, że w 95% transportów firmy transportowe i pośrednicy organizujący przewozy świadomie łamali przepisy prawa.

Jak traktują takie przewozy policja i ITD? Jako niezgodne z przepisami prawa o ruchu drogowym i w drodze decyzji administracyjnej nakładają na kierowców kary grzywny w postaci mandatu karnego (patrz: statystyki powyżej). Bezpiecznie można zatem przewozić ładunki pojazdami o DMC do 3,5 tony, gdy rzeczywista masa całkowita nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu jest wyższa niż 3,5 tony, trudno jest uznać przewóz za wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 tony. Nawet, gdy jest on faktycznie wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 tony. Misz-masz, ale niestety tak należy rozumieć przepisy prawa.

Zyskiem pośrednika transportowego jest różnica pomiędzy ceną zakupu i ceną sprzedaży, z tym, że pośrednik w odróżnieniu od handlowca, usługę kupuje drożej i sprzedaje taniej. Choć jedni nazywają to marżą spedycyjną, inni zaś prowizją spedycyjną.



Fot. Volvo

Licencja na wykonywania krajowych przewozów drogowych wydana przed 15 sierpnia 2013 r. uprawnia nie tylko do wykonywania przewozów, ale również do wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy

Skoro nie każde przewożenie towaru pojazdem o DMC do 3,5 tony jest przewozem towaru wykonywanym pojazdem o DMC do 3,5 tony w rozumieniu przepisów prawa, powstaje pytanie, czy aby wykonywać ponadnormatywne przewozy takimi pojazdami, przewoźnicy i spedytorzy nie powinni posiadać uprawnień wymaganych ustawą o transporcie drogowym. Przypomnę, że dla przewozów są to zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika i ewentualnie licencja wspólnotowa, dla pośrednictwa przy przewozie rzeczy – licencja p.p.r.

Póki co, organy kontrolujące nie dokonują kontroli pod tym kątem. Jednakże jeżeli jakiś „życzliwy" uprzejmie doniesie do ITD o uprawianiu przez przewoźnika lub spedytora takich praktyk, z pewnością spotka się to z zainteresowaniem właściwych funkcjonariuszy. Jeżeli kontrolowany transportowiec, sądząc że dla przewozów busami nie potrzebuje licencji i takowych nie posiada, w przypadku stwierdzenia przez kontrolującego faktu wykonywania przewozów ponadnormatywnych busami lub organizowania takich przewozów, może go to kosztować całkiem niemałe pieniądze. Organ kontrolujący może orzec, że działalność jest wykonywana bez wymaganych uprawnień i nałożyć na przewoźnika i spedytora karę grzywny w wysokości 8000 zł. Takie sytuacje zdarzały się już zarówno przewoźnikom, jak też spedytorom.

W nieco innej sytuacji są przewoźnicy, którzy uzyskali licencję uprawniającą do wykonywania krajowych przewozów drogowych przed 15 sierpnia 2013 r. Uprawnia ona bowiem nie tylko do wykonywania przewozów, ale również do wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Dla tych mam jednak radę, aby sprawdzili, czy taką działalność zgłosili w organie wydającym licencję i ewidencji działalności gospodarczej lub obecnej CEIDG. Okazać się bowiem może, że przewoźnik zgłosił jedynie działalność przewozową i na dziś licencja krajowa daje uprawnienia jedynie do wykonywania przewozów. Ważny jest też aspekt zdolności finansowej jaką musi posiadać pośrednik przy przewozie rzeczy, ale temat nie jest już tak istotny, jak sam fakt posiadania uprawnień.

Bezpiecznie można przewozić ładunki pojazdami o DMC do 3,5 t, gdy rzeczywista masa całkowita nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Gdy jest ona wyższa niż 3,5 t, trudno jest uznać przewóz za wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 t.



W 95 przypadkach na 100, rzeczywista masa całkowita busów wyruszających w trasy znacznie przekraczała dopuszczalną masę całkowitą. Oznacza to, że w 95% transportów firmy transportowe i pośrednicy organizujący przewozy świadomie łamali przepisy prawa

Reasumując, każdy pośrednik przy przewozie rzeczy, niezależnie od tego, czy jest spedytorem, czy przewoźnikiem, powinien posiadać stosowne uprawnienia do wykonywania takiej działalności określone ustawą o transporcie drogowym. Dla tych, którzy nabyli uprawnienia przed 15 sierpnia 2013 r. jest to licencja na krajowy drogowy przewóz rzeczy, dla tych którzy działalność rozpoczęli po 15 sierpnia 2013 r., licencja na pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Sugeruję też, aby takie uprawnienia posiadali niezależnie od tego, czy wykonują lub organizują przewozy pojazdami ciężkimi, czy też busami. Ryzyko zapłacenia kary zostanie wtedy całkowicie wyeliminowane, a przewoźnik lub spedytor będą mogli prowadzić swoją działalność bez nieplanowanych niespodzianek.

Każde tzw. „odsprzedawanie frachtów" wymaga posiadania licencji p.p.r. Wyjątkiem może być wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

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



Analiza i rozliczanie kierowców... w pigułce... cz. 2

Dzisiejszy artykuł jest kolejnym (po zamieszczonym w grudniowym numerze), poświeconym zagadnieniom rozliczania czasu pracy kierowców w transporcie drogowym. Chcę w nim przybliżyć Czytelnikom najważniejsze elementy ewidencji czasu pracy i rozliczania składników wynagrodzeniowych należnych kierowcom.

Ewidencja Czasu Pracy Kierowcy

Najbardziej podstawowym elementem rozliczania czasu pracy jest ewidencja czasu pracy kierowcy. Jest to dokument zawierający informacje o aktywnościach pracownika (lub kierowcy-zleceniobiorcy) z podziałem na dni oraz typ aktywności (jazda, inna praca, dyspozycje, przerwy i odpoczynki). Taka podstawowa definicja pozwala nazwać ewidencją czasu pracy praktycznie dowolny dokument, rejestr, plik cyfrowy czy nawet zestaw wykresówek z tachografu analogowego. Niestety, taka ewidencja to dopiero początek nieco dłuższej drogi, której celem jest prawidłowe rozliczenie należnego wynagrodzenia.

Zgodnie z aktualnymi wymogami, zarówno kierowcy zatrudnieni na podstawie umowy o pracę jak i kierowcy współpracujący na podstawie umowy zlecenia, mają gwarantowane minimalne składniki wynagrodzenia, które należy wypłacić (a oczywiście wcześniej je wyliczyć).

Dla umów cywilnoprawnych określona została minimalna stawka godzinowa. W 2017 r. jest to kwota 13 zł brutto za godzinę. Umowa zlecenie, o dzieło czy działalność gospodarcza nie określają innych obowiązkowych dodatków, np. z tytułu pracy w porze nocnej czy pracy w dni wolne. Nadal jest to dość elastyczna forma współpracy. Należy jednak pamiętać, że liczba godzin pracy zarejestrowana na tachografie (karcie cyfrowej lub wykresówce, ewentualnie innym rejestrze pracy) musi być przemnożona przez wartość 13 zł brutto i dopiero taka kwota ma zostać odpowiednio oskładkowana. Uprawnieni inspektorzy PIP weryfikują zapisy z tachografów z Ewidencją Czasu Pracy Kierowcy i kwotami wypłaconymi z tytułu wynagrodzenia.



Dla umów cywilnoprawnych określona została minimalna stawka godzinowa. W 2017 r. jest to kwota 13 zł brutto za godzinę. Umowa zlecenie, o dzieło czy działalność gospodarcza nie określają innych obowiązkowych dodatków, np. z tytułu pracy w porze nocnej czy pracy w dni wolne

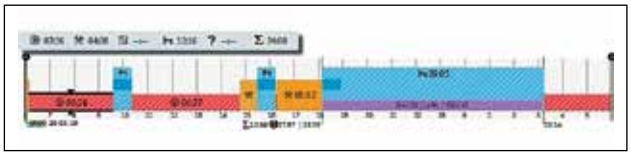
Ewidencja czasu pracy kierowcy jest to dokument zawierający informacje o aktywnościach pracownika (lub kierowcy-zleceniobiorcy) z podziałem na dni oraz typ aktywności (jazda, inna praca, dyspozycje, przerwy i odpoczynki).

Nieco inaczej jest z kierowcami zatrudnionymi na umowę o pracę. Tutaj, oprócz stawki minimalnej za normalną pracę, są jeszcze inne gwarantowane dodatki. Takimi składnikami są m.in.: wynagrodzenie za pracę ponad obowiązujące pracownika normy pracy (tzw. nadgodziny), dodatki za pracę w niedzielę i święta, wynagrodzenie za dyspozycję, przymusowe przerwy i przestoje. Ten bardziej rozbudowany zestaw składników wynagrodzeń jest również wyliczany na podstawie wspomnianej wcześniej Ewidencji Czasu Pracy.

Jak przygotować ten kluczowy dokument, aby pozwolił łatwo wyliczyć należne składniki dla kierowcy?

Ewidencja czasu pracy podzielona jest na dni (doby). To właśnie doba jest podstawowym wycinkiem ewidencji, w którym następuje zliczanie składników płacowych. Wynika to bezpośrednio z art. 8 Ustawy o czasie pracy kierowców:

– *1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.*



Rys. 1: Przykład aktywności w dobie (zrzut analizy z programu SuperTacho.pl):



Mariusz Hendzel

Wraz z grupą ambitnych specjalistów z całej Polski (Kancelaria ITD-PIP.pl) od kilkunastu lat angażuje się w działania przybliżające tematykę rozliczania kierowców.

Na co dzień kancelaria świadczy usługi rozliczania ewidencji czasu pracy kierowców, szkolenia indywidualne i tworzy algorytmy do produkcji programów rozliczających kierowców, płace UE i delegacje. Najciekawsze zagadnienia opisuje.

Jak łatwo zauważyć, rozpoczęcie pracy o godzinie 6.00 powoduje, że doba (i składniki w niej zawarte) są rozliczane razem do godz. 6.00 następnego dnia. To w takim właśnie okresie 24 kolejnych godzin zliczana jest praca. W powyższym przykładzie suma jazdy (7 godz. 36 min.) i innej pracy (4 godz. 8 min.) daje razem 11 godz. 44 min. rzeczywistej pracy.

Oprócz jazdy i pracy mamy widoczne dwie przerwy po 45 minut, czyli razem 1 godz. 30 min. Ten okres jest pomniejszany o przerwę 15 minut (tzw. śniadaniową) udzielaną, jeśli wymiar pracy przekraczał 6 godzin. Te 15 minut zalicza się do czasu pracy. Zatem w powyższym przykładzie ostateczny wynik jest następujący:

praca: 11 godz. 44 min. + 0 godz. 15 min. = 11 godz. 59 min.
przerwy w pracy: 1 godz. 30 min. – 0 godz. 15 min. = 1 godz. 15 min.
(przerwy zalicza się do dyżuru płatnego minimum 50% stawki).
Tak zostanie to zapisane w Ewidencji Czasu Pracy dla tego dnia.

Godziny nadliczbowe

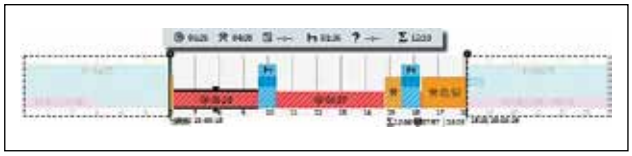
Kolejnym krokiem rozliczania ewidencji jest sprawdzenie uprawnienia pracownika do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych. Wymiar normalnej pracy wynika z przyjętego dla pracownika systemu zatrudnienia (podstawowy, równoważny, zadaniowy) oraz ustalonego wymiaru dla danego dnia. Zatem przyjmując, że w powyższym przykładzie kierowca miał pracować normalnie przez 8 godz. (system podstawowy), a przepracował faktycznie 11 godz. 59 min., to należy mu się wynagrodzenie za 3 godz. 59 min. nadliczbowych.

Doba jest podstawowym wycinkiem ewidencji, w którym następuje zliczanie składników płacowych. Wynika to bezpośrednio z art. 8 Ustawy o czasie pracy kierowców.

Gdyby jednak zastosować system równoważny z możliwością wydłużenia wymiaru normalnej pracy do 12 godz., wówczas w powyższym przykładzie cała praca, trwająca 11 godz. 59 min., będzie normalnym czasem pracy i nie będą przysługiwać dodatki za nadgodziny.

To właśnie dlatego czasami dochodzi do nieporozumień w zakresie oczekiwań kierowców i faktycznych wyliczeń nadgodzin. Ten sam dzień może być rozliczony różnie. Bardzo ważne jest, aby znać zasady rozliczania czasu pracy ustalone przez pracodawcę (system zatrudnienia, ustalony wymiar pracy na poszczególne doby, okres rozliczeniowy).

Istotne jest też rozróżnienie okresu jazdy dziennej liczonego od zakończenia jednego odpoczynku do rozpoczęcia kolejnego długiego odpoczynku (RYS 2) od doby 24-godzinnej, w której to rozliczamy czas pracy (RYS 1).



Rys. 2. Okres jazdy dziennej wg Rozp. WE 561/2006

Kolejna doba rozpoczyna się po zakończeniu poprzedniej (24 godz.). Nie ma podstawy prawnej pozwalającej skracać doby i rozpoczynać liczenie nowej doby przed zakończeniem poprzedniej. Sam fakt, że kierowca po prawidłowym odpoczynku może rozpocząć kolejny okres jazdy zgodnie z przepisami WE 561/2006, nie zmienia definicji, że zliczanie czasu pracy do ewidencji należy



Kierowcom zatrudnionym na umowę o pracę, oprócz stawki minimalnej za normalną pracę, gwarantowane są jeszcze inne dodatki, jak nadgodziny, dodatki za pracę w niedzielę i święta, wynagrodzenie za dyspozycję, przymusowe przerwy i przestoje

kontynuować do końca doby, czyli okresu 24-godzinnego. Doba nie kończy się po odpoczynku, tylko po 24 godzinach. To się nie zmieni nawet jeśli zastosujemy dopuszczalny dla kierowców Indywidualny Rozkład Czasu Pracy. Definicja doby jest stała i określona w Ustawie o czasie pracy kierowców (trwa 24 godz.).

Indywidualny Rozkład Czasu Pracy

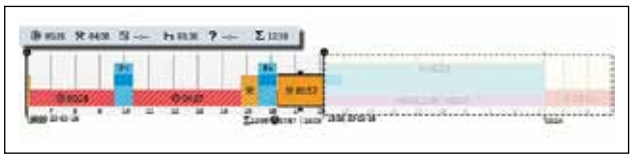
Ze względu na specyficzny rodzaj pracy kierowców w transporcie i różne godziny jej rozpoczynania i kończenia, wprowadzono możliwość ustalania indywidualnego rozkładu czasu pracy (ustalania różnych początków i zakończeń pracy). Niestety, mylnie jest to interpretowane, że dzięki zastosowaniu tego zapisu w regulaminie pracy można skracać doby. Przepis brzmi:

– *Art. 8 pkt 2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.*

A zatem nie zmieniamy tutaj definicji doby, tylko identyfikujemy zdarzenia pracy po ponownym rozpoczęciu pracy i nie zaliczamy do nadgodzin. Doba nadal trwa 24 godziny. Przykład (RYS 3):



W tym wypadku zdarzenia jazdy po godzinie 3.00 rano nie będą zaliczane do nadgodzin. Zatem suma 6 godz. 26 min. jazdy + 4 godz. 08 min. innej pracy + 0 godz.15 min. przerwy śniadaniowej = 10 godz. 49 min. pracy.



Rys. 4. Przykład dla systemu podstawowego:

Nadgodziny: 10 godz. 49 min. pracy – 8 godz. normy = 2 godz. 49 min.

Do ustalania nadgodzin nie uwzględniamy zdarzeń po odpoczynku, ignorujemy je chociaż nadal są one w tej samej 24-godzinnej dobie. Na tym właśnie polega Indywidualny Rozkład Czasu Pracy, a nie na skracaniu doby i rozpoczęciu nowej (doby) tuż po zakończeniu odpoczynku.

Podsumowanie tego przypadku:
11 godz. 59 min. pracy, 2 godz. 49 min. nadgodzin z dodatkiem 50%, 1 godz.15 min. dyżuru 50%.

Z dalszych szczegółowych analiz będzie wynikało jednak, że zdarzenia z Indywidualnego Rozkładu Czasu Pracy, których nie uwzględniliśmy do naliczania nadgodzin z dodatkiem 50% będą musiały być wypłacone jako dodatki 100% z tytułu przekroczenia normy średniotygodniowej. Czyli dwa razy drożej. Dlatego, zanim zdecydujemy się na zastosowanie Indywidualnego Rozkładu Czasu Pracy, zalecałbym dokonanie kilku przykładowych wyliczeń na historycznych, rzeczywistych danych w celu sprawdzenia czy wybór Indywidualnego Rozkładu jest na pewno uzasadniony. Można bowiem bez żadnego problemu realizować przewozy drogowe o różnym charakterze i kierowcy mogą rozpoczynać swoją pracę o różnych godzinach, w zależności od potrzeb, gdyż zdecydowana większość kierowców nie musi mieć ustalonych żadnych rozkładów godzin pracy:

– *Ustawa o CPK art. 11 pkt 2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób.*

Po zliczeniu pracy w dobach, ustaleniu liczby nadgodzin, dyżurów i dodatków za pracę w porze nocnej, poszczególne sumy należy przemnożyć przez odpowiednie wartości stawek i dodatków, a odpowiednie kwoty przekazać kierowcy w formie wynagrodzenia.

Podsumowanie Ewidencji

Po odpowiednim zliczeniu pracy w dobach, ustaleniu liczby nadgodzin, dyżurów i dodatków za pracę w porze nocnej, poszczególne sumy należy przemnożyć przez odpowiednie wartości stawek i dodatków, a odpowiednie kwoty przekazać kierowcy w formie wynagrodzenia.

Jak widać, sam proces rozliczania ewidencji wymaga pewnego zakresu wiedzy i trochę doświadczenia, ale nie są to informacje nie do zdobycia. Dlatego wszystkich zainteresowanych zapraszamy do czytania kolejnych numerów TSL Biznes, gdzie będziemy zgłębiać tajemnice związane z czasem pracy kierowców lub do kontaktu z naszymi specjalistami w całej Polsce. Zapraszamy również na Spotkania Transportowe TSL Biznes, na których będziemy do Państwa dyspozycji.

Mariusz Hendzel



Fot. MAN

Istotne jest rozróżnienie okresu jazdy dziennej, liczonego od zakończenia jednego odpoczynku do rozpoczęcia kolejnego długiego odpoczynku od doby 24-godzinnej, w której to rozliczamy czas pracy

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl

ITD-PIP Kancelaria transportowa

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

Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego „już” od 30 listopada 2017 roku

Choć od daty opublikowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, w którym w art. 16 zobligowano każde państwo członkowskie do prowadzenia krajowego elektronicznego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego, upłynęło już ponad 7 lat, a samo rozporządzenie winno być stosowane przez państwa członkowskie od dnia 4 grudnia 2011 r., to dopiero w tym roku polski ustawodawca skutecznie wprowadził projekt ustawy tworzący powyższy rejestr na strony polskiego Dziennika Ustaw.



Kamil Kiwior

Ewidencja przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego

Z racji chociażby okresu, jaki upłynął od dnia wejście w życie wymienionego rozporządzenia oraz aby właściwie zrozumieć idee powstania takiego rejestru, warto sięgnąć do genezy zawartej w przedmiotowym rozporządzeniu, gdzie w sposób jasny określono główne cele i założenia powołania rejestru. Rejestr winien więc zawierać przede wszystkim informację o przedsiębiorcach, którzy uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wraz z danymi określającymi: firmę i formę prawną przedsiębiorcy, adres jego siedziby, nazwiska zarządzających transportem, wskazanych w celu spełnienia warunku dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub – stosownie do przypadku – nazwisko przedstawiciela prawnego czy rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów objętych zezwoleniem i – w stosownych przypadkach – numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów. Powyższe elementy znalazły swój odpowiednik w art. 82h ust. 1 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, gdzie znacznie rozszerzono katalog dostępnych informacji, chociażby o takie elementy jak: numery REGON, NIP czy termin ważności licencji wspólnotowej. Warto w tym miejscu dodać, iż zgodnie z art. 82j, który wejdzie w życie w dniu 30 listopada 2017 r., rejestr ten będzie rejestrem jawnym oraz publicznie dostępnym. Ponadto, polski ustawodawca zdecydował się na podzielenie wspomnianego rejestru na: ewidencję przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (o której powyżej), ewidencję poważnych naruszeń oraz ewidencję osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi (o których poniżej).

Zgodnie z art. 82j, który wejdzie w życie w dniu 30 listopada 2017 r., elektroniczny rejestr przedsiębiorców transportu drogowego będzie rejestrem jawnym oraz publicznie dostępnym.



Polski ustawodawca zdecydował się na podzielenie rejestru na: ewidencję przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, ewidencję poważnych naruszeń oraz ewidencję osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi



Od 1 stycznia 2013 r. odpowiedni organ może dokonać sprawdzenia we wskazanym rejestrze, poprzez ustalenie nazwisk osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia ich dobrej reputacji, a także poprzez zastosowane środki rehabilitacyjne

Ewidencja osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi

Warto również przypomnieć, że już na gruncie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 wskazano, iż organ w przypadku powzięcia jakichkolwiek wątpliwości powinien dokonać oceny dobrej reputacji już na etapie analizy złożonego wniosku przez przedsiębiorcę oraz ma obowiązek sprawdzić, czy przedsiębiorca lub zarządzający transportem nie zostali uznani za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi na terenie któregokolwiek z państw członkowskich, a od dnia 1 stycznia 2013 r. również dokonać takiego sprawdzenia we wskazanym rejestrze, poprzez ustalenie nazwisk osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia ich dobrej reputacji, a także poprzez zastosowane środki rehabilitacyjne. Jednakże, do dnia wejście w życie niniejszej nowelizacji w naszym kraju, takiej możliwości po prostu nie ma – z racji, iż właściwe organy zostały powołane do kontroli ciągłego spełniania wymogów do uzyskania stosownego zezwolenia, zwłaszcza w stosunku do przedsiębiorców sklasyfikowanych jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku, a w pozostałych przypadkach przynajmniej co pięć lat. Niniejszy rejestr ma ponadto zapewnić właściwe stosowanie procedury zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia poprzez kontrolę spełniania warunków do uzyskania samego zezwolenia, a w przypadku ich braku, poprzez wyznaczenie terminów na uregulowanie sytuacji przez dane przedsiębiorstwo. Są to: termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na zatrudnienie osoby, która zastąpi zarządzającego transportem, jeżeli zarządzający transportem przestał spełniać wymogi dobrej reputacji lub kompetencji zawodowych, który to termin może zostać przedłużony o trzy miesiące w przypadku śmierci zarządzającego transportem lub jego niedyspozycji ze względów zdrowotnych; termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – w przypadku, gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorcy wykazania, że posiada rzeczywistą i stałą siedzibę; termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – jeśli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby wykazać, że ten wymóg będzie ponownie spełniany w sposób ciągły. W rejestrze tym będą również zawarte nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji tych osób zgodnie z art. 6 ust. 3, a także ze względu na stosowane środki rehabilitujące. Ponadto, gdy organ stwierdzi, iż zezwolenie zostało zawieszone lub cofnięte, może zażądać aby zarządzający transportem zdali ponownie egzaminy.

Rejestr ma zapewnić właściwe stosowanie procedury zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia poprzez kontrolę spełniania warunków do uzyskania samego zezwolenia, a w przypadku ich braku, poprzez wyznaczenie terminów na uregulowanie sytuacji przez dane przedsiębiorstwo.



Fot. Mercedes Benz

Rejestr powinien zawierać: liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b) – informację, czy zarządzający transportem lub przedsiębiorca nie zostali w jednym lub w kilku państwach członkowskich skazani za poważne przestępstwo, ani czy nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych

Ewidencja poważnych naruszeń

Warto również wspomnieć, iż rejestr powinien również zawierać: liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), a więc informację, czy zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy nie zostali w jednym lub w kilku państwach członkowskich skazani za poważne przestępstwo, ani czy nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności: czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców; czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych; maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym; kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców; badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silniko-

wych; dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub – w odpowiednim przypadku – dostępu do rynku przewozu drogowego osób; bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych; instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów; praw jazdy; dostępu do zawodu; transportu zwierząt. Informacje te dotyczą naruszeń, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat.

Jeżeli już trafimy do jednego z dwóch wymienionych powyżej rejestrów, warto wiedzieć, iż w przypadku zawieszenia albo cofnięcia, zezwolenia będą przechowywane przez dwa lata od dnia wygaśnięcia albo cofnięcia licencji. Po tym okresie zostaną dopiero niezwłocznie usunięte. W przypadku zaś osób niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi pozostaną w tymże rejestrze, aż do dnia przywrócenie tej osobie dobrej reputacji.

Dane zawarte w powyższych rejestrach będą ponadto co dwa lata przekazywane w formie sprawozdania zawierającego takie elementy jak: analiza sektora pod względem dobrej reputacji, zdolność finansowa i kompetencje zawodowe, liczba wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczba przypadków stwierdzenia niezdolności wraz z przyczynami wydania tych decyzji, liczba certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku, podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy oraz analiza na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi do Komisji Europejskiej, a następnie przekazywanych do Parlamentu Europejskiego.



W przypadku zawieszenia albo cofnięcia, zezwolenia będą przechowywane przez dwa lata od dnia wygaśnięcia albo cofnięcia licencji. Po tym okresie zostaną dopiero niezwłocznie usunięte

Gdy organ stwierdzi, iż zezwolenie zostało zawieszone lub cofnięte, może zażądać, aby zarządzający transportem zdali ponownie egzaminy.

Kamil Kiwior, prawnik/specjalista ds. prawa transportowego, LegalTrans





W 2016 r. branża leasingowa sfinansowała środki transportu ciężkiego o łącznej wartości 17,2 mld zł. Wzrosty finansowania wynikają z pozycji polskich firm transportowych w Europie, wymiany używanego taboru na nowy z normą Euro 6 i z procesów zachodzących w gospodarce

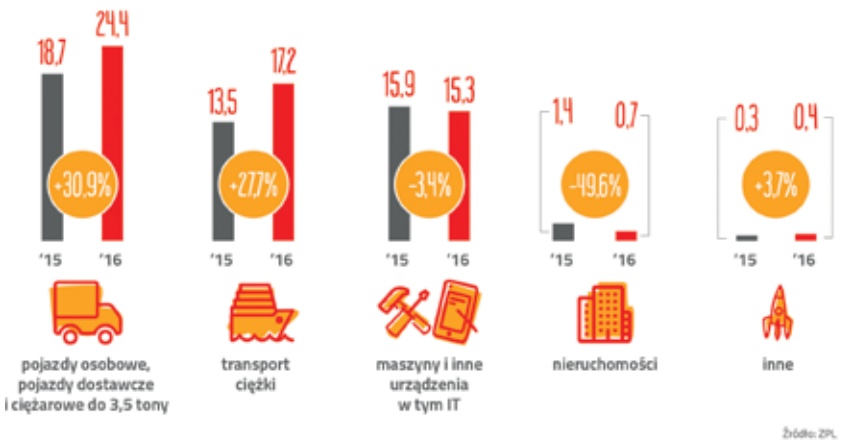
Dwucyfrowe tempo wzrostu w branży leasingowej

Branża leasingowa w 2016 r. sfinansowała inwestycje o łącznej wartości 58,1 mld zł, co było wynikiem wyższym niż w zeszłym roku o 8,3 mld zł. Dane te przedstawiono na konferencji prasowej zorganizowanej 31 stycznia przez Związek Polskiego Leasingu, reprezentujący polski sektor przedsiębiorstw leasingowych.

Dzięki osiągniętym wynikom już kolejny rok z rzędu zostało utrzymane dwucyfrowe tempo wzrostu, tym razem na poziomie 16,6% (r./r.). W 2015 r. było to 16,3%, a w 2014 – ponad 21,3%. Tak duży wzrost w 2016 r., mimo niższego niż przewidywano PKB i spowolnienia w inwestycjach gospodarczych, wynika z tego, że z usług leasingowych korzystają przede wszystkim mikro i małe firmy, które nie ograniczyły inwestycji. Takiego zdania jest Andrzej Krzemiński, przewodniczący Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu. – *Sektor leasingowy obsługuje głównie mikro i małe firmy, w mniejszym stopniu firmy średnie i duże. 16,6-procentowa dynamika branży leasingowej i 58,1 mld zł wartości sfinansowanych aktywów wskazują na to, że w 2016 r. polskie firmy nie wstrzymywały inwestycji realizowanych przy udziale leasingu. To bardzo dobra wiadomość, a jednocześnie zapowiedz dalszego stabilnego finansowania firm MŚP przez sektor leasingowy* – stwierdził.

Dynamika aktywów sfinansowanych leasingiem po 16,7-procentowym wyniku za 2015 r. wyniosła w ubiegłym roku 20,3%. Leasing wciąż stanowi główne narzędzie finansowania inwestycji przez firmy leasingowe. Tą drogą sfinansowano w ubiegłym roku 87,8% wszystkich aktywów, więcej niż w 2015, kiedy udział ten wyniósł 85,2%. Struktura rynku finansowania leasingiem (w stosunku do łącznego finansowania) charakteryzuje się nieznacznie większym udziałem pojazdów lekkich, porównywalnymi udziałami transportu ciężkiego oraz mniejszym dla maszyn.

ŁĄCZNE AKTYWA SFINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE W LATACH 2015 I 2016 (MLD ZŁ)



Źródło: ZPL

Dla małych i najmniejszych

Z roku na rok różnica pomiędzy wartość salda kredytów inwestycyjnych i branży leasingowej zbliżają się do siebie. Na koniec 2016 r. łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej wyniosła 105,1 mld zł (97,8 mld zł dla ruchomości i 7,3 mld zł dla nieruchomości). Natomiast wartość salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki była na poziomie 114,5 mld zł (wg stanu na koniec 2016). Co więcej, saldo kredytów w bankach wzrosło o 12,8%, a wartość aktywnego portfela w branży leasingowej o 19,7%, zwiększając się w tym okresie o 17,3 mld zł. Wyniki te potwierdzają zeszłoroczne dane – leasing to wciąż główne, obok kredytu, zewnętrzne źródło finansowania inwestycji pracujących w gospodarce.

ZPL szacuje, że aż 53% klientów branży leasingowej (51,3% dla leasingu oraz 63,1% dla pożyczki) stanowi sektor mikro firm, których roczne obroty stanowią do 5 mln zł (wg kryteriów Ministerstwa Gospodarki, obecnie Ministerstwa Rozwoju).

Najczęściej leasingowaną kategorią środków trwałych są pojazdy lekkie dla klientów o średniorocznym obrocie do 5 mln zł. Stanowią one 30,9% łącznego finansowania w leasingu (25,7% dla samochodów osobowych). Pożyczką najczęściej finansowany jest sprzęt rolniczy, z 31-procentowym udziałem w pożyczce w łącznej produkcji firm leasingowych.

Ponad 70% stanowią usługi dla firm o obrotach do 20 mln zł. Grupa ta obejmuje całość firm mikro oraz istotną część firm małych (firmy o obrotach do 10 mln euro). Można przyjąć, że ponad ¾ swoich usług branża leasingowa kieruje łącznie do firm mikro i małych. Pozostali odbiorcy usług to firmy o obrotach powyżej 20 mln zł, głównie korporacyjne. W marginalnym stopniu branża leasingowa finansuje też sektor publiczny oraz klientów indywidualnych.

Pojazdy lekkie motorem rozwoju

Struktura łącznego rynku finansowania pozostaje w miarę zrównoważona (pojazdy lekkie, transport ciężki, maszyny), z mniejszym niż w Europie Zachodniej udziałem finansowania nieruchomości. Eksperci firm leasingowych specjalizują się w zakresie finansowania aktywów. W strukturze finansowania przedmiotów największą grupę w 2016 r., wynoszącą aż 42,1%, stanowią pojazdy lekkie – osobowe, dostawcze i ciężarowe do 3,5 tony (OSD). Pozostają one długoterminowym motorem rozwoju rynku leasingu. Przy czym w strukturze przedmiotowej tego segmentu dominują pojazdy osobowe (82%).

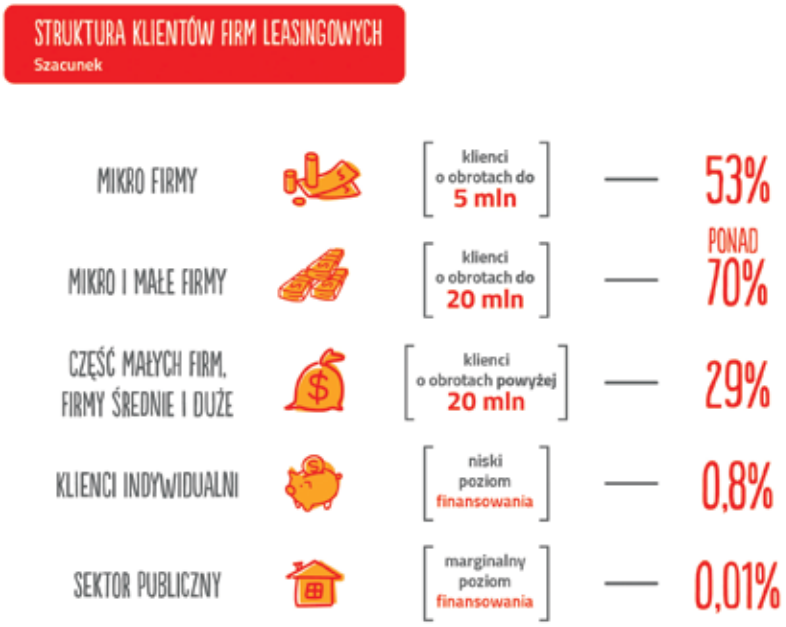
16,6% dynamika branży leasingowej i 58,1 mld zł wartości sfinansowanych aktywów, wskazują na to, że w 2016 r. polskie firmy nie wstrzymywały inwestycji realizowanych przy udziale leasingu.

W 2016 r. branża leasingowa sfinansowała pojazdy OSD o łącznej wartości 24,4 mld zł (23,1 mld zł sfinansowanych przez leasing i 1,3 mld zł przez pożyczkę), przy 30,9-procentowej dynamice (r./r.) dla tego segmentu. Wynik ten jest mocno skorelowany z wyraźnym wzrostem rejestracji nowych aut osobowych i dostawczych: o 16,6% r./r. za cały 2016 r., do 475,9 tys. sztuk (380 tys. po odjęciu tych, które wyjechały za granicę).

Zdaniem ZPL wciąż działa mocny impuls fiskalny dla zakupu aut przez firmy, szczególnie w segmencie premium (50% VAT-u przy zakupie + 50% VAT-u z paliwa). Przekłada się to na znacznie szybciej rosnące rejestracje nowych pojazdów na firmy (szczególnie aut osobowych z segmentu premium) niż na klientów indywidualnych.

Jak widać, segment finansowania OSD opiera się głównie na pojazdach osobowych. W tym roku obserwujemy zbilansowaną strukturę wzrostu w pojazdach lekkich. Rosnąca dynamika finansowania pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 ton wynika zarówno z wyraźnych wzrostów obrotów w handlu detalicznym, jak i coraz większego zainteresowania finansowaniem aut z tego segmentu za pomocą pożyczki.

Dobre wyniki na rynkach motoryzacyjnych obserwujemy także w innych krajach Europy.



Leasing wciąż stanowi główne narzędzie finansowania inwestycji przez firmy leasingowe. Tą drogą sfinansowano w ubiegłym roku 87,8% wszystkich aktywów, więcej niż w 2015 r., kiedy udział ten wyniósł 85,2%.

Transport ciężki niezmiennie na drugim miejscu

Na drugim miejscu, jak i w poprzednich latach, wśród leasingowanych środków znalazł się transport ciężki, a wzrost finansowania był równie dynamiczny jak w przypadku OSD. Zaobserwowano go w większości kategorii tego segmentu (tj. w zakresie finansowania ciągników siodłowych, naczep/przyczep, pojazdów ciężarowych pow. 3,5 t, autobusów czy samolotów, statków i środków taboru kolejowego), a wyniósł on 27,7%. Rozwój ten pozostaje skorelowany z 22,5-procentową dynamiką rejestracji nowych pojazdów ciężarowych w ubiegłym roku.

Jeśli chodzi o strukturę przedmiotową rynku transportu ciężkiego to główną grupę stanowią ciągniki siodłowe – 49% (wzrost r./r. wartości sfinansowanych aktywów wyniósł 27,9%), następne są naczepy/przyczepy – 20% (wzrost r./r. o 24,9%), pojazdy ciężarowe pow. 3,5 t – 15% (wzrost r./r. o 23,9%), autobusy – 8% (wzrost o 41,3%), samoloty, statki i tabor kolejowy – 6% (wzrost o 57%) oraz inne – 2% (spadek r./r. o 13,5%). Ich łączny udział w rynku jest na poziomie 29,7%.

W całym 2016 r. branża leasingowa sfinansowała środki transportu ciężkiego o łącznej wartości 17,2 mld zł. Wzrosty finansowania wynikają głównie z pozycji polskich firm transportowych w Europie (trzecia pozycja po Niemczech i Hiszpanii), wymiany używanego taboru na nowe pojazdy z normą Euro 6 (co szczególnie waży w transporcie międzynarodowym z uwagi na niższe opłaty drogowe) oraz z procesów zachodzących w gospodarce, głównie ze stopniowego rozwoju strefy euro (dzięki czemu rośnie nasz eksport) i ze wzrostu krajowego popytu. Równie istotne są: współpraca firm leasingowych z przedsiębiorstwami miejskimi (w zakresie finansowania autobusów), utrzymujące się niskie ceny paliw oraz pojedyncze transakcje na leasing samolotów.

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

ZPL szacuje, że aż 53% klientów branży leasingowej (51,3% dla leasingu oraz 63,1% dla pożyczki) stanowi sektor mikro firm, których roczne obroty stanowią do 5 mln złotych.

Nie tylko leasing, ale i pożyczka

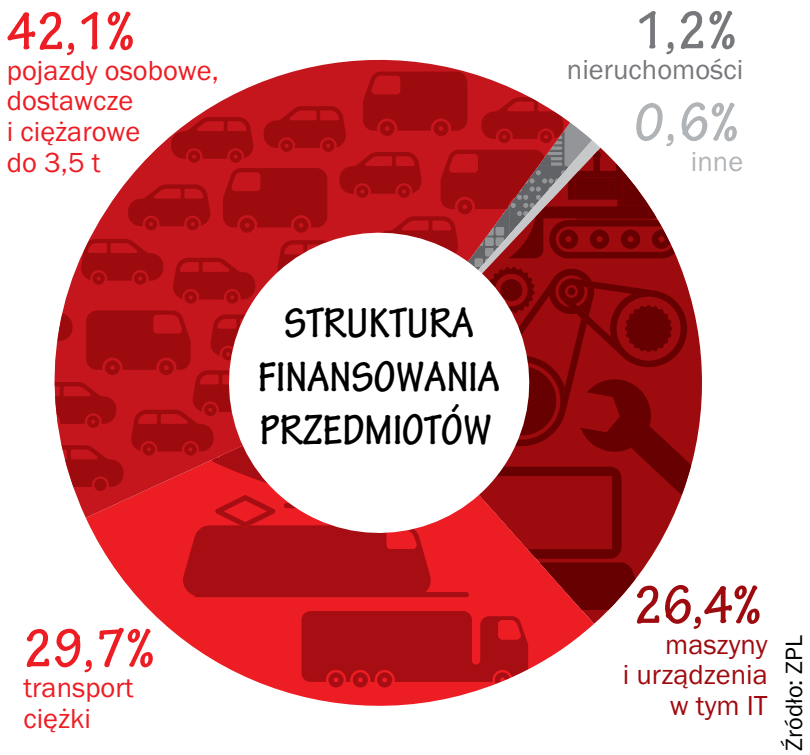
Kolejną grupą aktywów finansowanych przez branżę leasingową są maszyny i inne urządzenia wykorzystywane w rolnictwie, budownictwie, produkcji tworzyw sztucznych i obróbce metali, przemyśle spożywczym, sektorze IT czy sektorze medycznym. Łączny udział maszyn i urządzeń, liczonych łącznie z IT, wynosi 26,4%.

Sektor finansowania maszyn w samym leasingu jeszcze w I półroczu 2016 r. notował relatywnie słaby, bo 2,1-procentowy wzrost w ujęciu rocznym. Dynamika ta przyspieszyła do 12,3% r./r. w II półroczu, z 26,2-procentowym wynikiem za sam grudzień. Wyniki drugiego półrocza były już zgodne ze wzrostem gospodarczym, w coraz większym stopniu bazującym na popycie wewnętrznym oraz z wysokim poziomem wykorzystania zdolności produkcyjnych w polskich firmach.

Finansowanie maszyn było pod dużym wpływem okresu przejściowego pomiędzy kolejnymi perspektywami finansowymi ze środkami unijnymi. Widać to przede wszystkim w sektorze maszyn rolniczych w segmencie pożyczki, gdzie w I półroczu 2016 r. finansowanie spadło o 38,9% r./r., z -46,8-procentową dynamiką dla II kwartału. Spadki miały miejsce również w innych kategoriach mocno powiązanych z absorpcją funduszy unijnych. Uzyskane wyniki sugerują jednak wyższą dynamik dla maszyn w leasingu w dalszej części 2017 r.

Warto zaznaczyć, że w finansowaniu niektórych aktywów, głównie sprzętu

Najczęściej leasingowaną kategorią środków trwałych są pojazdy lekkie dla klientów o średniorocznym obrocie do 5 mln zł. Stanowią one 30,9% łącznego finansowania w leasingu (25,7% dla samochodów osobowych).



Źródło: ZPL

rolniczego, oprócz leasingu dużą rolę odgrywa pożyczka. Jednak jej udział sukcesywnie z roku na rok spada. W tym roku stanowił on już tylko 32,5% wszystkich aktywów ruchomych sfinansowanych pożyczką, podczas gdy w 2015 r. było to 44,8%, a dwa lata wcześniej – 52,5%. Niższa dynamika segmentu pożyczki przełożyła się na spadek udziału pożyczki w finansowaniu aktywów ruchomych: do 12,3% w ubiegłym roku z 14,8% w 2015 i 15,6% dla 2014 r.

Po 14,1-procentowym wzroście finansowania aktywów pożyczką w 2015 r., dynamika w ubiegłym roku spadła do -4,4%. Wyhamowanie rynku pożyczki w I połowie 2016 r. (-14,4% r./r.), wynika głównie z przerwy w wydatkowaniu środków unijnych pomiędzy kolejnymi perspektywami finansowymi oraz z bardzo wysokiej bazy II kwartału 2015, kiedy to finalizowano inwestycje w rolnictwie z perspektywy unijnej 2007-2013.

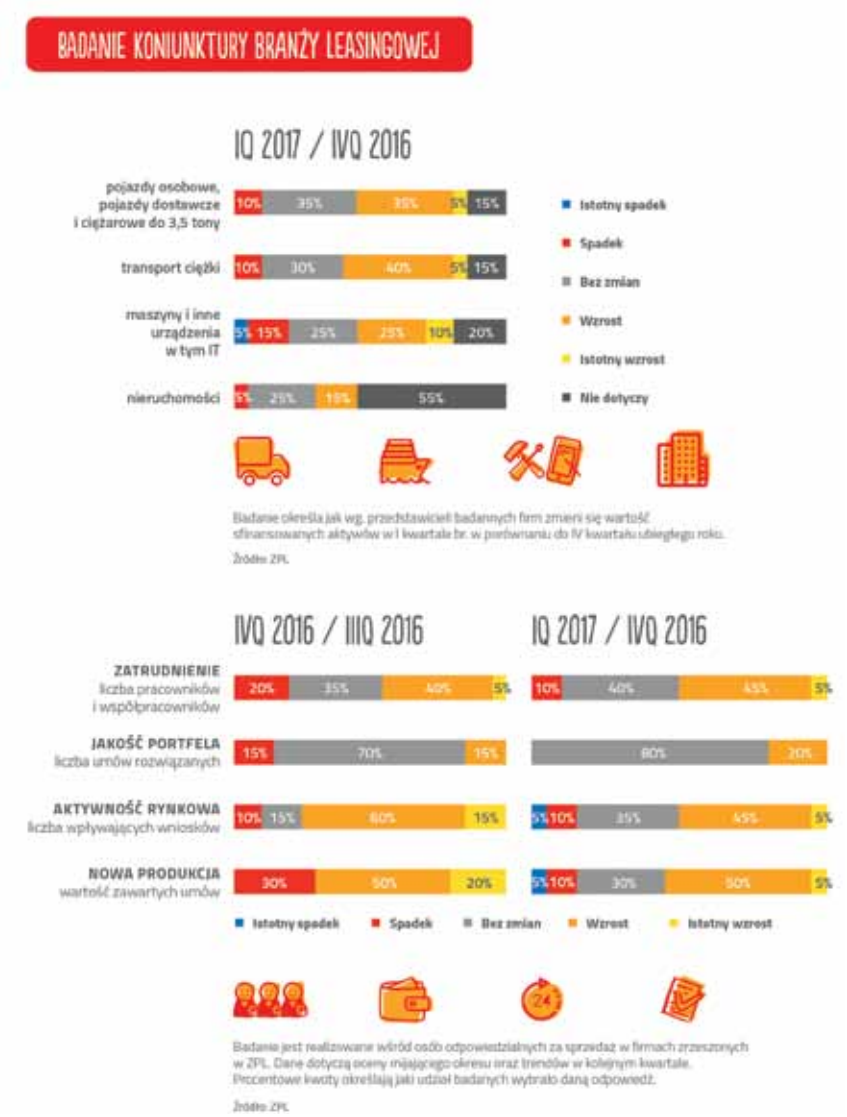
W drugim półroczu 2016 r. dynamika rynku pożyczki przyspieszyła do 6,5% r./r., głównie za sprawą dynamicznego rozwoju finansowania pojazdów, aż o 70,1% r./r. Wciąż istotny wolumen finansowania maszyn rolniczych świadczy o coraz większej niezależności tej części rynku od subwencji rolniczych.

Z dynamiką ujemną

Dynamikę ujemną (r./r.) odnotowały transakcje dotyczące maszyn i innych urządzeń (liczone łącznie z IT), a wyniosła ona -3,4%, przy wartości nowych umów na poziomie 15,3 mld zł. W wypadku finansowania maszyn rolniczych dynamika wyniosła -22,6%, w wypadku maszyn poligraficznych było to -9,6%, maszyn dla przemysłu spożywczego: -8,0%, a samego IT: -1,1%. Finansowanie maszyn i sprzętu IT w pożyczce zmniejszyło się aż o 24,1%, przy czym w leasingu zwiększyło się o 6,8%.

Negatywny wynik w finansowaniu maszyn w 2016 r. to duży wpływ okresu przejściowego pomiędzy kolejnymi perspektywami finansowymi ze środkami unijnymi. Widać to przede wszystkim w rynku maszyn rolniczych w segmencie pożyczki, gdzie w I półroczu 2016 r. finansowanie spadło o 38,9% r./r., z -46,8-procentową dynamiką dla II kwartału. Spadki miały miejsce również w innych kategoriach mocno powiązanych z absorpcją funduszy unijnych.

Sektor finansowania maszyn wyłącznie za pośrednictwem leasingu jeszcze w I półroczu 2016 r. notował relatywnie słaby, bo 2,1-procentowy wzrost w ujęciu rocznym. Dynamika ta przyspieszyła do 12,3% r./r.



w II półroczu, z 26,2-procentowym wynikiem za sam grudzień. Wyniki drugiego półrocza były zgodne ze wzrostem gospodarczym, z popytem wewnętrznym oraz z wysokim poziomem wykorzystania zdolności produkcyjnych w polskich firmach. Pozwala to oczekiwać wyższej dynamiki dla maszyn finansowanych leasingiem w dalszej części 2017 r.

Dynamikę ujemną odnotowały również nieruchomości, których udział w finansowaniu przez branżę leasingową stanowił zaledwie 1,2 %. Spadek ich finansowania w 2016 r. o 49,6% r./r., był w dużej mierze następstwem wyraźnego spowolnienia I kwartału, kiedy sfinansowano aktywa o wartości zaledwie 82,5 mln zł. W całym roku wartość sfinansowanych nieruchomości wyniosła 719 mln zł. Ubiegłoroczny spadek wartości sfinansowanych aktywów wynika też ze znacznie niższej średniej wartości transakcji (5,3 mln zł w 2016 r. wobec 8,1 mln zł rok wcześniej). Jednocześnie o 19,3% spadła liczba zawartych umów (w 2016 r. zaraportowano 134 umowy, wobec 166 w 2015 r.).

W strukturze finansowania przedmiotów największą grupę w 2016 r., wynoszącą aż 42,1%, stanowią pojazdy lekkie – osobowe, dostawcze i ciężarowe do 3,5 tony (OSD). Pozostają one długoterminowym motorem rozwoju rynku leasingu.



Według prognoz przewiduje się, że finansowanie przez firmy leasingowe wyniesie 67,6 mld zł i wzrośnie o 16,5% w stosunku do roku poprzedniego, z czego 66,8 mld zł dotyczy ruchomości

Wyniki badania koniunktury branży leasingowej

Związek Polskiego Leasingu kwartalnie realizuje „Badanie koniunktury branży leasingowej". Jest ono przeprowadzane wśród osób odpowiedzialnych za sprzedaż w firmach zrzeszonych w ZPL. Dane dotyczą oceny mijającego okresu oraz trendów w kolejnym kwartale.

Badane firmy w I kw. 2017 r. oczekują wzrostu zatrudnienia oraz przyspieszenia aktywności sprzedażowej. Jednocześnie spodziewają się nieznacznego pogorszenia jakości portfela leasingowego. Oczekują też wyższego poziomu finansowania dla wszystkich głównych grup środków trwałych, przy czym zdecydowanie najlepsze perspektywy widzą dla finansowania pojazdów lekkich oraz transportu ciężkiego. Nieco słabsze perspektywy rysują się dla maszyn i sprzętu IT. W przypadku finansowania nieruchomości respondenci nie oczekują już utrzymania spadków (jak to było w poprzednim badaniu), lecz widzą szansę na wzrost produkcji.

Wzrost finansowania transportu ciężkiego w ubiegłym roku wyniósł 27,7%. Rozwój ten pozostaje skorelowany z 22,5-procentową dynamiką rejestracji nowych pojazdów ciężarowych w ubiegłym roku.

Prognoza na rok obecny

W 2017 r. branża leasingowa oczekuje wzrostu na poziomie 16,5% w stosunku do roku poprzedniego i 67,7 mld zł łącznej wartości udzielonego finansowania, z czego 66,8 mld zł dotyczy ruchomości. Analizy przygotowane przez Marcina Nieplowicza, dyrektora ds. statystyki i monitorowania rynku ZPL zakładają, że dynamika rynku w 2017 r. będzie zgodna z prognozowanym wzrostem inwestycji prywatnych i scenariuszem rozwoju gospodarczego kraju oraz ze wzrostem poziomu zatrudnienia w firmach. Wzrost zatrudnienia i płac, a także Program 500+ powinny odbić się w sposób pozytywny na poziomie konsumpcji, mimo pojawiającej się inflacji. Rosnące wydatki konsumentów powinny stabilizować tempo wzrostu gospodarczego i stanowić gwarant dla inwestycji MŚP, zwłaszcza że oczekiwany wzrost gospodarczy w bieżącym roku ma przyspieszyć do 3,4% z ok. 2,7% spodziewanych dla 2016 r. Będzie on skorelowany z przyspieszeniem inwestycji na poziomie firm i nakładów publicznych. Jest to tym bardziej realne, że w grudniu 2016 r. ruszyły płatności unijne z perspektywy finansowej 2014-2020.To powinno zdynamizować rozwój rynku leasingu.

Dynamikę ujemną (r./r.) odnotowały transakcje dotyczące maszyn i innych urządzeń (liczonych łącznie z IT), a wyniosła ona -3,4%, przy wartości nowych umów na poziomie 15,3 mld zł.

Prognozowany rozwój rynku w zrównoważony sposób będzie oparty o pojazdy lekkie, ze względu na mocny popyt krajowy i korzystne przepisy fiskalne, pojazdy ciężkie (za sprawą wymiany starego taboru samochodowego na nowe pojazdy z normą spalania Euro 6 i utrzymującego się wzrostu eksportu) oraz o finansowanie maszyn.

Oczekiwane przyspieszenie wzrostu gospodarczego w 2017 r. oraz start funduszy unijnych z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 spowodują, że finansowanie maszyn stanie się ważnym i stabilnym motorem rozwoju branży leasingowej. Natomiast zgodnie z przewidywaniami, aktywa sfinansowane leasingiem powinny wynieść 59,2 mld zł, a pożyczką – 8,4 mld zł.

Opr. Elżbieta Haber

Transportowa koniunktura dla nielicznych

Spośród niemal 180 tysięcy firm transportowych, prawie 3/4 ocenia swoją kondycję jako słabą, zadowolonych z niej jest koło 7%. Wszystkie liczą na poprawę koniunktury w gospodarce, ale niewielu uda się z niej skorzystać bez zastrzyku kapitału.



Łukasz Lefanowicz

W rządowych planach i programach rozwoju gospodarki zapomina się, że do ich obsługi niezbędny jest sprawny transport. Nie widać świadomości problemów i woli by zmniejszyć skalę ich uciążliwości. A chodzi o branżę stanowiącą dużą część gospodarki. Wspomniane 180 tys. firm generuje około 180 mld zł przychodów ze sprzedaży rocznie i zatrudnia ponad pół miliona osób. Branża ta dodatkowo jest wrażliwa na wahania koniunktury gospodarczej. Widać to po wyliczanych przez GUS wskaźnikach nastrojów, które po wyraźnej poprawie w pierwszych trzech kwartałach 2016 r., w ostatnim uległy sporemu obniżeniu.

Kondycję branży obrazują badania wywiadowni gospodarczej Bisnode, według których aż 73,4% firm ocenia swoją sytuację jako złą, a 4,3% jako bardzo złą. Aż 6% podmiotów ma poważne kłopoty ze spłatą zobowiązań, a wartość ich przeterminowanych zaległości przekracza 250 mln zł. Mowa tu tylko o kwotach figurujących w rejestrach dłużników. Pod względem kondycji finansowej transport jest jednym z najgorszych sektorów. Istotnym problemem staje się pozyskiwanie środków finansowania działalności. Banki chętnie udzielają kredytów bardzo dobrze prosperującym firmom, których w branży transportowej jest mało. Wiele jest kwalifikowanych do grupy o podwyższonym ryzyku, a więc z reguły ma szanse jedynie na finansowanie potrzeb w ograniczonym zakresie. Większość jest od bankowego kredytowania odcięta. W przypadku finansowania środków transportu można też liczyć na leasing, ale i tu trzeba przejść ostrą procedurę weryfikującą zdolność kredytową.

Alternatywne źródła finansowania

Są jeszcze inwestorzy. To grupa skłonna do podejmowania większego ryzyka, choć oczekująca w zamian wyższego wynagrodzenia za zaangażowany kapitał. Są wymagający pod względem oceny wiarygodności finansowej podmiotu, któremu ten kapitał pożyczają, w szczególności oceny szans na jego odzyskanie. Jednak ich elastyczność jest pod tym względem dużo większa, niż w przypadku banków, a zasady działania bardziej partnerskie. Preferowaną przez nich formą są obligacje – papiery dłużne, których konstrukcję reguluje nieskomplikowana, w odróżnieniu od innych regulacji prawnych, i pozostawiająca stronom sporą swobodę w ustalaniu warunków ustawa o obligacjach. Mogą z nich korzystać jedynie przedsiębiorcy działający w formie spółki kapitałowej. Firma, która chce uzyskać finansowanie, przygotowuje dla inwestorów wiarygodną ofertę, zawierającą informacje o kwocie jaką chce uzyskać, terminie i warunkach spłaty oraz wysokości oprocentowania, dołączając do niej podstawowe dane finansowe umożliwiające ocenę jej kondycji oraz zdolności spłaty kapitału i odsetek. Najczęściej konieczne też jest zaproponowanie odpowiedniego zabezpieczenia. Przygotowanie oferty i poszukiwanie inwestorów gotowych kupić obligacje może być przeprowadzone przez samą spółkę lub przy pomocy wyspecjalizowanej firmy doradczej, czy biura maklerskiego. Stopień sformalizowania tego procesu może być bardzo zróżnicowany, w zależności od kwoty jaka ma być przedmiotem pożyczki, jak i od formy w jakiej emisja obligacji ma być przeprowadzona.



Preferowaną przez inwestorów formą finansowania są obligacje – papiery dłużne, których konstrukcję reguluje nieskomplikowana i pozostawiająca stronom sporą swobodę w ustalaniu warunków ustawa o obligacjach

Rynek obligacji

Zaczął się on dynamicznie rozwijać w latach 2008-2009. W wyniku kryzysu finansowego przedsiębiorcy zostali odcięci od kredytu bankowego i w poszukiwaniu alternatywnych źródeł kapitału zwrócili się do inwestorów, którymi często były prywatne firmy, posiadające nadmiar wolnych środków, a forma emisji obligacji okazała się do tego bardzo przydatna. Dziś wartość kapitału pożyczonego przy wykorzystaniu formuły emisji obligacji, szacowana jest na prawie 70 mld zł i co roku zwiększa się o kilkanaście procent. Na Catalyst, prowadzonej przez GPW w Warszawie platformie obrotu obligacjami, notowane są papiery ponad 130 spółek, a znacznie większa, trudna do oszacowania liczba firm wyemitowała obligacje, które znajdują się poza rynkiem giełdowym. Nie ma żadnych formalnych ograniczeń w odniesieniu do wartości pozyskiwanego w ten sposób kapitału. Nie brakuje emisji o wartości kilkuset tysięcy złotych, a można znaleźć finansowanie rzędu kilkudziesięciu milionów złotych. Oprocentowanie pożyczek waha się od 4-5% rocznie w przypadku większych firm o najwyższej wiarygodności finansowej, do 7-10% dla spółek mniejszych i mniej znanych, emitujących obligacje o wartości od kilkuset tysięcy do kilkunastu milionów złotych.

Łukasz Lefanowicz,
prezes Gerda Broker

Teraz jeszcze więcej możliwości

TSL biznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

Promocyjna prenumerata obu tytułów 129 zł



Co miesiąc dla wszystkich profesjonalistów branży TSL

Warto wiedzieć więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

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

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

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)
Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2017
Truck&Van od numeru /2017
oba tytuły od numeru /2017

☐ Coroczne, automatyczne przedłużanie prenumeraty

Data i podpis

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

26 - 27 kwietnia 2017

expoSilesia

TRANSPORTEX

Targi Transportu i Spedycji

LOGISTEX

Salon Logistyki i Magazynowania

skorzystaj z oferty partnerskiej i dołącz do grona wystawców



www.logistex.pl

www.tslexpo.pl

konferencje • seminaria • warsztaty • konkursy • pokazy

Zarejestruj się on-line i zdobądź BEZPŁATNY BILET WSTĘPU!

kontakt:
kom. 510 031 732
tel. 32 788 75 06
fax 32 788 75 25
e-mail: wioletta.blonska@exposilesia.pl

tereny targowe:
Centrum Targowo-Konferencyjne
Expo Silesia
41-219 Sosnowiec
ul. Braci Mieroszewskich 124

DB SCHENKER



Dziękujemy naszym Klientom

za inspirację i motywację do ciągłego rozwoju.

DB Schenker

Lider Informatyki 20-lecia. Computerworld 2016