

Flota rośnie mimo spowolnienia gospodarczego

Raport UNCTAD Transport 2016.

STRONA 2



LOGISTYKA / TRANSPORT KOSMETYKÓW

Dystrybucja kosmetyków – rzecz trudna

...a rynek się rozwija.

STRONA 3



WYWIAD

Polska może być europejskim centrum logistyki

Mocnym elementem jest innowacyjność w obszarze IT i aplikacji logistycznych.

STRONA 8



PGT

Polska Gazeta Transportowa

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

23 lata na rynku!

RUSAK
WWW.RUSAK.PL

BAROMETR RYNKOWY



Stabilny eksport

Wskaźówka barometru znowu przesunęła się w dół o 3%. Tym samym stosunek ofert frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych spadł do poziomu 52% do 48%. W eksporcie głównie spadki: Niemcy i Francja po -8%, Litwa -7%, Czechy i Belgia po -6% oraz Holandia -1%. Tendencję tą swoimi wzrostami przełamują Rosja 20% i Ukraina 19%. W imporcie widzimy poprawę. Lepiej wyglądają powroty z Ukrainy 16%, Rosji 6%, Holandii 4%, Litwy 3% oraz Belgii 1%. Analogiczną sytuację do poprzedniego tygodnia widzimy w przypadku Czech i Niemiec. Jedyne spadki dotyczą Francji -2%. W imporcie tendencja zwykła.

więcej str. 4

8 mld zł unijnego wsparcia dla transportu

Największym beneficjentem kolej, ale czy je wykorzysta?



Fot. PKP PLK

MIKOŁAJ MARSZYCKI

Komisja Europejska przekazała Polsce podpisane umowy o dofinansowanie 16 inwestycji transportowych. Otrzymają one 8 mld zł wsparcia z Instrumentu Łącząc Europę (CEF).

Podpisanie umów ze strony UE oznacza, że te środki są już pewne – podkreślił wiceminister rozwoju Witold Słowik, reprezentujący Polskę, na spotkaniu 22 XI w Warszawie, podczas którego przedstawiciel unijnej agencji INEA Andreas Boschen, w obecności Stephane Ouaki z KE, wręczył umowy o dofinansowanie.

Środki na 16 inwestycji dotyczących transportu kolejowego, drogowego, morskiego i lotniczego, pochodzą z drugiego naboru CEF, który odbył się na przełomie 2015 i 2016 r. Do lutego 2017 r. trwa trzeci nabór.

93% wykorzystane. Dofinansowane inwestycje będą lub są już realizowane przez pięć podmiotów – PKP PLK, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Polską Agencję Żegluga

Powietrznej oraz spółkę Cargotor. Większość z nich ma zostać zakończona w 2020 r. Łączne dofinansowanie UE dla wszystkich 16 projektów to prawie 1,9 mld euro (ponad 8 mld zł).

Polska wykorzystwała już 93% z dedykowanej puli CEF. W ramach pierwszego i drugiego konkursu naszym projektem przyznano ponad 16 mld zł unijnego wsparcia. Łączna całkowita wartość inwestycji dotyczących transportu kolejowego, drogowego, morskiego oraz bezpieczeństwa lotniczego to prawie 22 mld zł.

Do rozdysonowania pozostało 300 mln z puli 4,14 mld euro. Polscy zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej przygotowują kolejne wnioski. Nie ulega wątpliwości, że ich wartość kilkakrotnie przekroczy dostępne środki. Składamy je jednak, bo chcemy dać sygnał Komisji Europejskiej, że mamy gotowe projekty. Walczymy też o dodatkowe fundusze, których pozyskanie jest możliwe, jeśli inne kraje nie wykorzystają swoich kopert. Będziemy aplikować również o środki z puli ogólnej przeznaczonej dla wszystkich krajów UE. W tej

chwili mamy już ponad takich 30 propozycji – zapowiedział Słowik.

PLK rekordzista. Największa pula wsparcia przypadła PKP PLK. Zarządca infrastruktury zrealizuje 10 inwestycji, na które otrzyma ponad 1,6 mld euro. Tym samym PLK jest nie tylko największym beneficjentem CEF w Polsce, ale również w całej UE – zaznaczył wiceminister.

W drugim naborze wsparcie otrzymały m.in.: modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze–Katowice–Kraków (wysokość dotacji – 410 mln euro), prace na linii E 75 na odcinku Czyżew–Białystok (303 mln euro), prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy–Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej (320 mln euro) czy poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (122 mln euro), Gdyni (162 mln euro) i Gdańsku (116 mln euro). To inwestycje, na których wykonanie pozyskano najwyższe kwoty unijnego dofinansowania.

ciąg dalszy na str. 2

AKTUALNOŚCI

441 mln zł z UE na drogi w woj. świętokrzyskim

Przedstawiciele zarządu województwa świętokrzyskiego i Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (SZDW) podpisali, 21 XI, wstępne umowy na dofinansowanie 12 z 13 projektów w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020. Dzięki ponad 441 mln zł unijnego dofinansowania (łącznie koszt 13 inwestycji to 557,1 mln zł) zmodernizowanych zostanie 123 km dróg w regionie – wybudowanych 45 km, 78 km przebudowanych. Obwodnice zyskają m.in. Kazimierza Wielka, Staszów i Cmielów, a w Nowym Korczynie powstanie most na Wiśle. 108 mln zł będzie kosztowała rozbudowa ok. 30-kilometrowego odcinka drogi nr 754 z Ostrowca Świętokrzyskiego, przez Bałtów do granicy z woj. mazowieckim – to najbardziej kosztowna inwestycja. W świętokrzyskim RPO na realizację przedsięwzięć związanych z infrastrukturą dróg wojewódzkich, zarezerwowano ponad 106 mln euro. Zakontraktowano 94% środków.

Polsko-ukraińskie posiedzenie Komisji Infrastruktury

W ubiegłym tygodniu minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk wziął udział w wyjazdowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury w Krasiczynie, poświęconym możliwościom rozwoju połączeń komunikacyjnych między Polską a Ukrainą. Uczestniczyła w nim również delegacja ukraińska pod przewodnictwem ministra infrastruktury Ukrainy Włodzimierza Omeljana. Posiedzenie stanowi kontynuację współpracy dwustronnej z Republiką Ukrainy. Jego celem było dokonanie przeglądu wzajemnych relacji pod kątem analizy szerszego otwarcia infrastruktury dla ruchu kolejowego i drogowego. Bardzo zależy nam, aby nasze wspólne pogranicze stało się obszarem dogodnego transportu, gdzie istnieje wiele możliwości rozwoju regionalnego poprzez liczne kontakty gospodarcze, których nie utrudniają bariery infrastrukturalne – podkreślił Adamczyk. W czasie posiedzenia rozmawiano m.in. o budowie przejścia granicznego Malhowice–Nizankowice (mogłoby ono powstać w 2019 r.), przywróceniu połączenia kolejowego na trasie Przemysł–Lwów, a także utworzeniu połączenia Kijów–Wrocław–Drezno–Paryż.

MM

LICZBA TYGODNIA

50 mln dol.



To wartość kontraktowa dwustronnego promu z napędem gazowym (LNG) „Salish Orca”, który wyruszył w ubiegłym tygodniu ze stoczni Remontowa Shipbuilding w długą podróż (ok. 10 440 mil morskich) do docelowego miejsca eksploatacji w zachodniej Kanadzie. To pierwsza z trzech jednostek zamówiona w gdańskiej stoczni przez największego operatora promowego w Ameryce Północnej – kanadyjskiego armatora BC Ferries. „Salish Orca” dotrzeć ma do Kolumbii Brytyjskiej w styczniu, a na wiosnę 2017 r. rozpocznie tam pracę.

CYTAT TYGODNIA

„Do 2019 r. drony będą częścią codziennego życia obywateli europejskich

powiedziała w Warszawie Violeta Bulc, unijna komisarka do spraw transportu.

UTA SPOT DLA WSZYSTKICH



SPOT

DOSTĘPNA NA WYBRANYCH STACJACH

CENA OLEJU NAPĘDOWEGO WYLICZANA NA PODSTAWIE CEN

SPOT

DOSTĘPNA NA WYBRANYCH STACJACH

Szczegóły i rejestracja na www.uta.pl

W SKRÓCIE

Współpracę na rzecz uruchomienia systemu opłat drogowych EETS w całej Europie nawiązały firmy T-Systems, Daimler AG oraz DKV Euro Service. Wystąpią one na rynku w postaci joint venture. Celem jest komercyjny zorganizowanie systemu EETS, aby móc oferować jednolitą usługę roz-



liczania myta końcowemu klientowi. Podejmowane działania będą podlegały weryfikacji przez instytucje państwowe, stojące na straży konkurencyjności. Od strony technicznej kluczowym elementem całej usługi będzie dedykowane, jednolite urządzenie pokładowe instalowane w pojazdach ciężarowych. Wprowadzenie urządzeń na rynek planowane jest na rok 2018 i w pierwszej kolejności nastąpić ma w Polsce, Niemczech, Belgii, Francji oraz Austrii. Następnie do systemu włączone mają być kolejne kraje, a wśród nich: Włochy, Portugalia, Hiszpania oraz Węgry. Oferowane usługi obejmują zarówno aktualne, jak i przyszłe płatne odcinki dróg, a także wybrane tunele i mosty.

Od lipca 2017 r. LOT uruchomi bezpośrednie połączenie z Krakowa do Chicago. Do jego obsługi przewoźnik wykorzysta jednego z dwóch nowych Dreamliners, które dołączą do floty linii w połowie przyszłego roku. Rejsy będą wykonywane raz w tygodniu i uzupełnią codzienne loty do Chicago, które dostępne są z przesiadką w Warszawie. Bezpośrednie połączenie z Małopolski do USA uruchomione zostanie przede wszystkim z myślą o ruchu tradycyjnym. Decyzję o jego otwarciu podjęto w oparciu o szczegółowe analizy ruchu na tej trasie. Dane za ostatnich kilka lat pokazują wyraźny wzrost liczby pasażerów.

MM

dokończenie ze str. 1

8 mld zł unijnego wsparcia dla transportu

Poza wymienionymi wyżej na wsparcie ze środków CEF mogą liczyć także prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska–Zduńska Wola–Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska–Zduńska Wola (73 mln euro), linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce–Terzespol, etap III – LCS Terzespol (110 mln euro), podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin–Katowice–Tychy–Czechowice Dziedzice–Zebrydowice, wraz z zabudową ERTMS na odc. do Zawiercia (7,6 mln euro) oraz elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węglińiec–Zgorzelec (19 mln euro).

Pozostali beneficjenci. GDDKiA otrzyma wsparcie w wysokości 123 mln euro na Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I. Beneficjentem środków unijnych będzie również Port Gdańsk. Zaplanowano w nim modernizację toru wodnego, rozbudowę nabrzeży oraz poprawę warunków żegluga w Porcie Wewnętrznym (94 mln euro) oraz rozbudowę i modernizację sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym (24 mln euro). Wsparcie z CEF w wysokości 0,5 mln euro otrzyma również dokumentacja projektowa i środowisko dla rozbudowy i modernizacji węzłów

sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej.

Polska Agencja Żegluga Powietrznej 3 mln euro unijnej dotacji przeznaczy na system zarządzania ruchem lotniczym SESAR. A należąca do Grupy PKP Cargo spółka Cargoterm otrzyma 3,2 mln euro wsparcia na modernizację infrastruktury kolejowej na terminalu przeładunkowym Małaszewicze.

Wydać z głową. Czy kolei, która jak na razie ma największe problemy z wykorzystaniem unijnego wsparcia, uda się „skonsumować” je w całości, dowiemy się tak naprawdę dopiero za kilka

lat – inwestycje muszą być rozliczone do 2020 r. Póki co PLK zapewniają, że nabrały już odpowiedniego przyspieszenia i ze wszystkimi modernizacjami zdążą na czas. Ekspert rynku kolejowego są natomiast bardziej sceptyczni.

Podczas inauguracji, w ubiegłym tygodniu, VI Kongresu Kolejowego w Gdańsku, Andrzej Bittel, odpowiedzialny za ten sektor transportu podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa zwrócił za to uwagę, nie na sam fakt wydania tych środków, „ale żeby przyniosło to odpowiedni skutek dla pasażerów i firm”. Podkreślił także iż: *Podstawowym wyzwaniem staje się wyrównanie warunków konkurencji pomiędzy transportem kolejowym a drogowym oraz optymalizacja działań PKP PLK w taki sposób, by inwestycje nie powodowały aż tak dużych utrudnień w przewozach towarów.*

Fleet Market 2016

Pojazdy dostawcze i użytkowe w ofercie flotowej



Szeroka gama Mercedesów ze Sprinterem na czele

ANDRZEJ UZNAŃSKI

W warszawskich halach EXPO XXI odbyły się VIII Ogólnopolskie Targi Motoryzacyjne i Biznesowe Fleet Market.

A skoro to targi flotowe, nie mogło zabraknąć samochodów użytkowych. I rzeczywiście – ekspozycja dostawczaków była wielce interesująca, pojawiła się cała czołówka.

Francja, Włochy, Korea, Japonia. Najwięcej modeli użytkowych zaprezentował koncern PSA. Citroën pokazał Berlingo, Spacetourera i Jumpera, a Peugeot m.in. Partnera, Experta i jego osobową odmianę Traveller i Boxer. Renault eksponował swego gwiazdora Mastera, dostępnego w ponad 160 wersjach. Firma jest liderem sprzedaży w Polsce aut z podwoziem przeznaczonym do zabudowy. Iveco zaprezentowało wszechstronne Daily, pojazd ten w największej wersji mieści 19,6 m³ ładunku.

Fiat Professional, który sprzedaje najwięcej aut dostawczych w Polsce, pokazał nowy produkt – Talento, który istnieje w różnych wariantach np. do przewozu osób czy jako furgon. Wyróżnia się on na tle konkurencji mocnymi i oszczędnymi jednostkami napędowymi Diesla. Hyundai wystawił z kolei samochód dostawczy H350 ze znakomitą układem napędowym, oferując go w kilkudziesięciu odmianach, a Toyota pojawiła się z modelem Proace, który w wersji VIP jest mobilnym biurem.

Niemcy. Opel wystawił na targach wszystkie modele użytkowe, począwszy od Corsy Van, która jest autem przeznaczonym do dystrybucji miejskiej, poprzez Combo, Vivaro i Movano, który jest największym modelem użytkowym tego producenta oferowanym z licznymi formami zabudowy (m.in. kontener, wywrotka, bus).

Nie mogło zabraknąć Mercedesa z najpopularniejszymi pojazdami: Citanem,



Renault Alaskan w urodzivej oprawie

Vito i jego luksusową odmianą klasą V. Koncern pokazał także całą swoją gamę starszych dostawczaków, z „Kaczką” na czele. Na stoisku firmowym był oczywiście

ście Sprinter, na którym wzoruje się wielu producentów pojazdów użytkowych na świecie. Z kolei Volkswagen wystawił gruntownie odświeżonego Amaroraka (pick-up) i największego ze swoich modeli dostawczych – Craftera drugiej generacji.

Premiera Alaskana. Renault po raz pierwszy w Polsce zaprezentował model Alaskan, czyli swą nowość w segmencie pick-upów. Pokazał go w zabudowie ratowniczo-pożarniczej, dla której bazą był model z podwójną kabiną – wyjątkowy pick-up o ładowności jednej tony. Ten lekki pojazd terenowy jest przeznaczony do przewozu dowódcy załogi lub strażaków podczas różnego rodzaju interwencji.

Samochód z napędem 4x4 może także podejmować działania interwencyjne w trudnym terenie, podczas pożarów lasów, prowadzić rozpoznanie oraz zapewnić wsparcie dla ciężkiego sprzętu. Alaskan jest mocnym i komfortowym, a zarazem pomysłowo zaprojektowanym samochodem. Jest dostępny także w wersji z pojedynczą kabiną, jako podwozie z kabiną wyposażoną w krótką lub przedłużoną skrzynię i z nadwoziem standardowym lub poszerzonym.

W 2015 r. przewozy transportem morskim po raz pierwszy w historii przekroczyły 10 mld t. Światowa flota wzrosła natomiast tylko o 3,48%, osiągając na początku 2016 r. wielkość 90 917 statków o nośności 1,8 mld t – podaje raport UNCTAD Transport Morski 2016.

Mimo spowolnienia gospodarczego armatorzy wciąż inwestują w nowe, często coraz większe jednostki. Czynią to już jednak znacznie ostrożniej niż przed recesją w 2008–2009 r.

Flota rośnie. W 2015 r. armatorzy liniowi wprowadzili na rynek 211 nowych kontenerowców, o ponad połowę mniej niż w 2008 r., kiedy do eksploatacji włączono 436 jednostek. Dlatego w 2015 r. przestrzeń ładunkowa floty przewożącej kontenery zwiększyła się o 1,68 mln TEU i wzrosła o 12,7% w stosunku do 2014 r. oraz mimo o połowę mniejszej liczby statków odebranych ze stoczni – o 12,4% więcej niż w rekordowym 2008 r. W efekcie w latach 2009–2016 średnia pojemność kontenerowca wzrosła o 132%.

Flota światowa rośnie systematycznie we wszystkich kategoriach. Nawet

Flota rośnie mimo spowolnienia gospodarczego

Raport UNCTAD Transport 2016



Jednostka Unifeeder w porcie w Rotterdamie

MAREK GRZYBOWSKI

w okresie recesji 2008–2009 tonaż jednostek do dyspozycji gestorów ładunków zwiększał się o 7% rocznie, by w 2010 i 2011 r. powiększyć się

o około 10% rocznie. Od 2012r. armatorzy zaczęli ostrożniej zamawiać nowe jednostki i przyrosty roczne flot były już znacznie mniejsze (6% w 2012 r.

i ponad 4% w 2013 r.). W 2014 r. było to przyrosty na poziomie około 3,5%. Jednak w liczbach bezwzględnych liczba i tonaż statków ciągle rośnie. Mimo malejącej liczby zamówień i kurczących się stoczniowych portfeli, w styczniu 2013 r. armatorzy dysponowali tonażem zbliżonym do 1,63 mld dwt, w 2014 r. 1,70 mld dwt, a na początku 2015 r. – 1,75 mld dwt, by w 2016 r. osiągnąć nośność 1,8 mld t.


W 2015 r. najdynamiczniej rosła flota tankowców. Pojemność tych najdroższych statków wzrosła o 9,67% do 54 469 dwt. Mimo nadpodaży przestrzeni ładunkowej armatorzy kontenerowców zwiększyli swoje floty łącznie o około 7% (244,3 mln dwt), operatorzy zbiornikowców do przewozu ropy naftowej o 3,08% (503,3 mln dwt), a masowców o 2,25% (778,9 mln dwt).

10 mld t na statkach. Rosnące floty to odpowiedź na wciąż zwiększający się

popyt na przewozy morskie. Mimo spowolnienia aktywności gospodarczej we wszystkich regionach świata w 2015 r. między kontynentami przetransportowano morzem 10 047 mln t ładunków. O dynamice popytu na transport morski świadczą najlepiej liczby bezwzględne. W 2006 r. na statki załadowano ponad 7 700 mln t, w szczytowym okresie recesji, w 2009 r., było to 7 858 mln t, w 2012 r. przekroczone 9 196 mln t, a w 2014 r. w ładowniach i kontenerach przewieziono morzem 9 842 mln t.


W 2015 roku flota światowa wykonała pracę przewozową 53,6 mld tonomil, a więc więcej niż w 2014 r. (52,7 mld tonomil). Oszczędowano, że statki z ropą naftową wykonały pracę przewozową ponad 12 mld tonomil, a w 2016 r. wykonają ponad 12,4 mld tonomil. Dla kontenerowców te liczby wyniosły odpowiednio: ponad 8,3 oraz ponad 8,8 mld tonomil.

ciąg dalszy na str. 6




ALLPORT CARGO SERVICES

www.pl.allportcargoservices.com



local knowledge
WORLDWIDE




Far East Cargo Line

Magazyny

Projekty specjalne

Supply Chain Management

Transport drogowy

Transport lotniczy

Transport morski

Allport Cargo Services Poland Sp. z o.o.
ul. Annopol 3, 03-236 Warszawa, Poland
Email: marketing@pl.allportcargoservices.com
Warszawa
Spedycja drogową i magazyn T: + 48 22 77 237 77
Spedycja morską i lotniczą T: + 48 22 85 548 67
Kraków T: + 48 12 641 51 07
Gdynia T: + 48 58 622 63 17
Poznań T: + 48 61 624 72 10

Dystrybucja kosmetyków – rzecz trudna

...a rynek się rozwija



Dystrybutorzy zaczęli korzystać z usług transportowych dla branży farmaceutycznej

EWA GRUNERT

Do końca 2016 r. polski rynek kosmetyczny osiągnie 23 mld zł, wobec 20 mld zł w poprzednim roku, co pozwala na zajęcie 6 miejsca w Europie pod względem wartości sprzedaży. Polskie produkty trafiają do ponad 130 krajów, a niemal co drugi kosmetyk wyprodukowany w Polsce trafia na eksport.

Jak wynika z raportu firmy badawczej PMR – w Polsce funkcjonuje około 100 dużych i średnich oraz ponad 300 małych i bardzo małych producentów kosmetyków, a także kilkadziesiąt laboratoriów, firm badawczych, chemicznych, biotechnologicznych oraz producentów opakowań. Tym samym powstał cały łańcuch dystrybucji od laboratoryjnego pomysłu na produkt kosmetyczny, poprzez produkcję aż do przewiezienia go do miejsca sprzedaży, przeważnie do sklepu drogerijno – kosmetycznego, chociaż nie są one jedynym punktem sprzedaży. Duży wybór kosmetyków oferuje rów-

nież popularne bazy, gdzie sprzedawca sam sobie zapewnia całą logistykę zaopatrzenia, transportu i zbytu.

Zdaniem analityków krajowego rynku kosmetycznego – do roku 2020 na znaczeniu zyskują funkcjonujące już



sieci drogerijne, podczas gdy niezależne, tradycyjne placówki mogą popaść w kłopoty z powodu spadającego udziału w rynku. Nie są to jednak prognozy w stu procentach pewne, ponieważ

w grę wchodzi cena za kosmetyki. Jeśli fiskus pozwoli małym placówkom na prowadzenie działalności, mogą one stać się konkurencją dużych sieci drogerijno-kosmetycznych.

Aby kosmetyk trafił do sklepu, jego producent, importer, a nawet dystrybutor mają obowiązek zgłoszenia go Komisji Europejskiej za pośrednictwem portalu CPNP (*Cosmetic Products Notification Portal*). Europejski system notyfikacji ułatwia obrót produktami kosmetycznymi na terenie UE, przy czym notyfikacji podlegają zarówno nowe kosmetyki, jak i te, które przed 2013 r. zostały zgłoszone w procedurze narodowej, w Polsce jest to Krajowy System Informowania o Kosmetykach.

Wszystkie kosmetyki wprowadzane na rynek muszą być w odpowiedni sposób opisane i oznakowane, co zapewnia konsumentom niezbędną wiedzę na temat funkcji, składu, stosowania i działania produktów. Niektóre kosmetyki, z racji zawartości chemicznej, czystości mikrobiologicznej oraz kontaktu ze skórą człowieka, wymagają wybrania najlepszego kanału dystrybucji oraz specjalnego sprzętu transportowego, aby kosmetyk dotarł od producenta do konsumenta w jak najkrótszym czasie. W tym celu producenci zlecają transport firmom przewozowym.

Jak wynika z raportu firmy PMR – najważniejszymi kanałami dystrybucji są drogerie sieciowe, sklepy dyskontowe i sprzedaż internetowa, gdzie zajmują się tymi usługami firmy kurierskie. Ostatnio sprzedaż internetowa rośnie wręcz lawinowo nie tylko do sieci drogerijnych, ale również do odbiorców prywatnych i aptek.

Sprzedaż internetowa okazuje się bardzo dobrym źródłem zarówno

z uwagi na szybką realizację zamówienia, jak i na cenę. Większość internetowych firm kurierskich gwarantuje doręczenie produktów w ciągu 24 godzin od złożenia zamówienia oraz oferuje wysokie rabaty, zwłaszcza w przypadku dużego wolumenu przesyłek, z jakim bardzo często mamy do czynienia w branży kosmetycznej.

Wadą sprzedaży internetowej jest brak gwarancji użycia odpowiedniego

“**Większość internetowych firm kurierskich gwarantuje doręczenie produktów w ciągu 24 godzin od złożenia zamówienia**”

sprzętu, co może stanowić ryzyko uszkodzenia danego kosmetyku, np. jego przegrzanie lub zbytne wychłodzenie. W celu wyeliminowania takich „wpadek” dystrybutorzy zaczęli korzystać z usług transportowych dla branży farmaceutycznej. Takie wspólne usługi logistyki farmaceutycznej i kosmetycznej zapewniają korzyści dla obu branż. Dzięki korzystaniu ze specjalistycznej infrastruktury, jaką dysponują operatorzy branży farmaceutycznej, firmy zajmujące się dystrybucją produktów kosmetycznych, mogą zagwarantować odpowiedni transport, w ściśle określonej temperaturze i w odpowiednim czasie od producenta do konsumenta.

Kosmetyki są również przewożone drogą morską i kolejową na Daleki Wschód, do Chin, przy zastosowaniu kontenerów – chłodni, które zapewniają stałą temperaturę na całej trasie.

BIURO BROKERSKIE



CZY TWOJĄ FIRMĘ STAĆ NA RYZYKO?

NASZE UBEZPIECZENIA TRANSPORTOWE ZAPEWNIĄ BEZPIECZEŃSTWO



biuro@omegabroker.pl
www.omegabroker.pl
tel. +48 58 669 23 21
fax +48 58 629 01 73
81-576 Gdynia
ul. Żuławska 27

W SKRÓCIE

W Gardnie pod Gryfinem, 18 XI, odbyło się wmurowanie kamienia węgielnego pod nowopowstające centrum logistyczne Zalando. Uroczystość zgromadziła ponad 100 zaproszonych gości, wśród których byli m.in. starszy wiceprezes ds. operacyjnych w Zalando – David Schröder, członek zarządu Fiege – Jens Fiege, burmistrz Gryfina Mieczysław Sawaryn, marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz oraz starosta gryfiński Wojciech Konarski. Prace nad budową drugiego międzynarodowego centrum logistycznego Zalando rozpoczęły się w sierpniu 2016 r. We współpracy z partnerem, firmą Goodman, powstaje nieruchomość o wielkości 130 tys. m². Dostawcą usług logistycznych będzie firma Fiege, która zatrudni ok. 1 tys. osób. Pierwsze przesyłki opuszczą nową lokalizację pod koniec lata 2017 r.

MM

TRZY PYTANIA



Paweł Janicki,
Key Account Director FM Polska

Dystrybucyjnej zmieniło w znaczący sposób wymagania związane z obsługą klientów farmaceutycznych. Obecnie, wg obowiązujących przepisów proces transportowy traktowany jest w łańcuchu farmaceutycznym jako przedłużenie procesu magazynowania. Oznacza to, że przetrzeń załadunkowa samochodu jest „mini magazynem” i w związku z tym musi spełniać kryteria tożsame z tymi, które spełnia hurtownia farmaceutyczna. Owszem pociąga to za sobą dodatkowe koszty wdrożenia takich zmian w łańcuchu dostaw, ale z drugiej strony ma na celu zabezpieczenie interesów producenta, a przede wszystkim klienta końcowego, którym jest odbiorca leków czyli pacjent. Wprowadzenie tych zmian jednocześnie przyczynia się do tworzenia wyższych standardów w branży.

FM Logistic jest aktualnie w trakcie implementacji monitoringu temperatury on-line w naczepach. Dzięki temu rozwiązaniu, producent w każdym momencie może sprawdzić gdzie

jest jego produkt oraz jaka jest temperatura przewożonych towarów.

Uważam, że to dobrze, że po wdrożeniu nowych przepisów Państwowa Inspekcja Farmaceutyczna zwraca uwagę nie tylko na standardy i rozwiązania wykorzystywane w hurtowniach, ale bierze pod uwagę całość infrastruktury w tym także środki transportu. Nowe rozwiązania z mojej perspektywy dodatkowo podnoszą bezpieczeństwo przewożonych towarów oraz sprawiają, że łańcuchy dostaw stają się jeszcze bardziej przejrzyste i bezpieczne.

Jak wygląda obsługa w wypadku logistyki produktów tzw. zimnego łańcucha czyli leków składawych w temperaturze 2-8°C?

W FM Logistic od samego początku w ofercie dla klientów farmaceutycznych przyjęliśmy za standard i jednocześnie element strategii stosowanie tzw. rozwiązania aktywnego w transporcie. To oznacza, że nie korzystamy z izo- i termoboxów styropianowych z logerami bo uznaliśmy, iż są one za mało skuteczne. Zbudowaliśmy także odpowiednią infrastrukturę farmaceutycznych komór przeładunkowych wraz z chłodniami, dzięki czemu w całym pro-

cesie transportowym jest zapewniona odpowiednia temperatura. To szczególnie istotne, bo produkty wymagające obsługi w temperaturze 2-8°C są zwykle drogie. Dzisiaj, wspomniany przez mnie monitoring temperatury on-line w naczepach także staje się standardem, bo produkt farmaceutyczny to towar bardzo wrażliwy. Z tego powodu do obsługi klientów z tej branży wykorzystujemy tylko dedykowaną flotę pojazdów i specjalnie przeszkolonych kierowców wg standardów DPD.

Dlaczego tak mało operatorów decyduje się na obsługę dystrybucji dla branży farmaceutycznej? Czy obsługa tego sektora to dobry biznes?

Nie każdy operator jest w stanie świadczyć takie usługi. Główną przeszkodą są koszty implementacji rozwiązań wymaganych do obsługi klientów farmaceutycznych. Praca dla tego typu klientów to nie tylko zakup dedykowanej floty, ale przede wszystkim zbudowanie odpowiednio przygotowanej siatki dystrybucyjnej certyfikowanych komór przeładunkowych. Taka infrastruktura musi spełniać wymagania DPD i to samo w sobie jest już ogromnym wyzwaniem organizacyjnym i finansowym, które dla nie-

których okazuje się barierą nie do przeskokowania. Klienci z tej branży szczególnie dużą wagę przywiązują bowiem do wiarygodności partnera logistycznego i jak nikt inny kierują się tym kryterium przy jego wyborze. Mówię tu zarówno o wiarygodności na poziomie operacyjnym jak i finansowym, bo to dla klientów jest kluczowe by mieć gwarancję najwyższej jakości usług i pełnego wykorzystania możliwości jakie daje outsourcing logistyki produktów farmaceutycznych.

Czy to jest dobry biznes? Rzeczywiście, marże w transporcie produktów leczniczych są dużo wyższe niż w przypadku tradycyjnych dóbr, ale jednocześnie wymagania klientów i ryzyko są większe niż np. w branży FMCG. Współpraca z klientami z branży farmaceutycznej to ogromny prestiż dla operatora. Żywy dowód na to, że nasz serwis spełnia najwyższe standardy na rynku, dlatego cieszę się, że nasza firma zdecydowała się kilka lat temu zainwestować w rozwiązania dla tego sektora. Dzięki temu, że mieliśmy szansę być pionierem na polskim rynku mamy realny wpływ na to jak ten obszar usług dzisiaj funkcjonuje.

MM

LOGISTYCZNE SZTUKI I SZTUCZKI



Maciej Jagodziński, ekspert ds. logistyki
Dostawa tego samego dnia

zaspokojenia przy pomocy zakupu internetowego. Dlatego też e-dystrybutorzy próbują kompensować ten deficyt.

Przewaga konkurencyjna w sieci jest zyskiwana głównie przy pomocy ceny, opinii, informacji o produkcie oraz sklepie i łatwości zakupu. Koszty dostawy, czy to kurierem, czy pocztą, czy wreszcie, przez sieć paczkomatów są w zasadzie takie same w każdym e-sklepie. Kolejnym czynnikiem budowania przewagi jest możliwość odbioru darmowego w wyznaczonym punkcie. To przychodzi z łatwością, bez minimum zakupowego, firmom takim jak „EMPIK”, posiadającym własne punkty detaliczne w większych miastach. To wychodzi jeszcze lepiej firmom

takim jak „Merlin”, które dzięki serwisowi „Paczka w Ruchu” i rozsądnemu minimum zakupowemu, oferują więcej punktów odbioru i sięgają dalej – nawet do mojej wsi.

Dzięki serwisowi *same day* zaś, kupujący otrzymuje towar jeszcze w dniu zamówienia, choć na razie usługa jest ograniczona do większych miast.

Usługi takie rozwijają się za granicą. Amazon, Google czy Uber mają ambicję dostarczać nie tylko *same day*, ale i w ciągu godziny. Tak definiowana jest usługa Amazon Prime Now. Już niedługo zapewne, wsparcia tej usłudze udzieli drony.

Usługa *same day* jest również dostępna w Polsce. Takie przewozy oferuje X-press Couriers. Zaś korzystając z usługi tego kuriera, nieodpłatnie,

znana sieć mydlarni e-Rossmann. Choć ostatnio uwagę publiczności bardziej przyciągnęło rossmannowe darmowe wydawnictwo „Skarb”, lokowane przez czytelników w sektorze luksusowych pism kobiecych, jak zapewnia jego poprzednia redaktor naczelna. Okazuje się bowiem, że inne media zapominają o paniach po czterdziestce i jest potrzebny suplement intelektu, który podpowie jak dbająca o zdrowie i urodę dojrzała kobieta, która uwierzyła w siebie, powinna świadomie wydawać pieniądze na kosmetyki. Dostawa tego samego dnia ma sprawić, by mogła zrobić to sprawniej. *Same day delivery*, jest na razie oferowana jako bezpłatna, czyli jej koszt jest zawarty w cenie produktu, to znaczy ponoszony także przez tych, którzy z niej nie korzystają. Albo – pokryty z zysku Rossmanna. Czytelnik sam zechce uprawodopodobnić sobie jedną z w/w wersji.

Cena dostawy może być tym niższa, im lepszą konsolidację jest w stanie wykonać operator lo-

gistyczny na pojeździe o jak największej ładowności. To jest związane z degresją kosztów jednostkowych w transporcie, w zależności od ładowności użytego pojazdu. Uzyskaniu zatem najniższych kosztów transportu, najbardziej sprzyjają centra handlowe i ulokowane w nich punkty detaliczne. Dostawa *same day* w obecnej formule, nawet przy najlepszej, czy to statycznie, czy dynamicznie wykorzystanej ładowności, jest jednak wykonywana niewielkimi samochodami dostawczymi.

Może się zatem niedługo okazać, że aktywna pani po czterdziestce, otrzyma taniej krem opóźniający starzenie, mając do dyspozycji darmowy odbiór w kiosku „Ruchu” w ciągu 2-3 dni. Cena zakupu „*including same day delivery*” w e-sklepie Rossmann, może być wyższa. Wtedy, rady luksusowego magazynu „Skarb”, przy radzeniu sobie z takim dylematem, mogą być nieocenione.

ADRES:
15-399 Białystok
ul. Octowa 6, I piętro
TELEFON:
(85) 663 17 64
STRONA WWW:
www.asstra.pl

ADRES:
40-382 Katowice
ul. Rodzińska 41
TELEFON:
(32) 786 18 00
STRONA WWW:
www.hoyer-group.com

ADRES:
21-550 Terespol
Koroszczyń
TELEFON:
(83) 375 22 78
STRONA WWW:
www.asstra.pl

Transport farmaceutyczny z GDP
www.arra.pl

ADRES:
71-620 Szczecin
ul. Jana Kazimierza 3
TELEFON:
(91) 480 67 00
STRONA WWW:
www.hartwig.szczecin.pl

BAROMETR RYNKOWY

Barometr transportowy

EU ▶ EU



48 Frachty w % 52 Ciężarówki w %

PL ▶ BE	10	90
PL ▶ CZ	48	52
PL ▶ DE	60	40
PL ▶ FR	42	58
PL ▶ LT	26	74
PL ▶ NL	21	79
PL ▶ PL	66	34
PL ▶ RU	52	48
PL ▶ UA	46	54
BE ▶ PL	7	93
CZ ▶ PL	33	67
DE ▶ PL	9	91
FR ▶ PL	12	88
LT ▶ PL	75	25
NL ▶ PL	7	93
PL ▶ PL	66	34
RU ▶ PL	89	11
UA ▶ PL	22	78

Stabilny eksport. Wskazówka barometru znowu przesunęła się w dół o 3%. Tym samym stosunek ofert frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych spadł do poziomu 52% do 48%. W eksporcie głównie spadki: Niemcy i Francja po -8%, Litwa -7%, Czechy i Belgia po -6% oraz Holandia -1%. Tendencję tą swoimi wzrostami przełamują Rosja 20% i Ukraina 19%. W imporcie widzimy poprawę. Lepiej wyglądają powroty z Ukrainy 16%, Rosji 6%, Holandii 4%, Litwy 3% oraz Belgii 1%. Analogiczną sytuację do poprzedniego tygodnia widzimy w przypadku Czech i Niemiec. Jedyne spadki dotyczą Francji -2%. W imporcie tendencja zwyczajowa. Jednak baczny obserwator rynku nie powinno to zmylić. Powroty nadal pozostawiają wiele do życzenia. Tendencję tą na szczęście pomimo spadków niweluje eksport gdzie sytuacja w przypadku głównych dla polskiego przewoźnika relacji jest nadal stabilna. Szczególnie korzystnie wyglądają wyjazdy do Niemiec gdzie możemy zauważyć znaczną przewagę procentowego udziału frachtów.

Spółka z siedzibą w Polsce południowej

działająca w następujących branżach:
- transport krajowy i międzynarodowy z własnym taborem, jak i rozbudowaną grupą podwykonawców
- logistyka magazynowa

Kupi spółkę z branży o podobnym charakterze

- siedziba spółki - Środkowa/północna Polska
- posiadającą własny tabor i/lub posiadającą grupę podwykonawców
- wykonującą transport krajowy/międzynarodowy
- posiadającą BEZPOŚREDNICH zlecających (nie spedycje)
- świadczenie usługi w zakresie logistyki magazynowej będzie dodatkowym atutem

Kontakt: +48 664 410 540

W SKRÓCIE

Sukces wodorowego sedana Toyota Mirai, sprawił, iż koncern postanowił rozpocząć prace nad ciężarówką napędzaną ogniwami paliwowymi. Będzie to drugi po przyszluzorocznym debiutancie autobusie FC Bus, użytkowy pojazd Toyoty wykorzystujący ten innowacyjny napęd. Eksperti koncernu uważają, że wodorowe ogniwa paliwowe są optymalnym rozwiązaniem dla motoryzacji przyszłości, ze względu na komfort użytkownika porównywalnym z silnikami spalinowymi, przy ogromnych korzyściach pod względem wydajności, ochrony środowiska i dywersyfikacji źródeł energii. Technologię tę można też łatwo umieścić w pojazdach o dowolnych gabarytach i zastosowaniach. Pierwszym etapem prac nad ciężarówką będzie studium wykonalności, przeprowadzone w Kalifornii.

AS

Przewoźnicy nie będą musieli płacić roszczeń

Wyrok ws. podróży służbowych ogłoszony po niemal dwóch latach



Maciej Wroński, prezes TLP przed TK

CEZARY BANASIAK

Trybunał Konstytucyjny ogłosił 24 XI, iż przepisy dotyczące podróży służbowych, na podstawie których kierowcy chcieli dochodzić często ogromnych roszczeń z tytułu ryczałtu za nocleg w kabinie, są niezgodne z konstytucją.

Wniosek w TK złożył niemal dwa lata temu Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Wreszcie jednak jest konkretne ustalenie rozwiewające wątpliwości.

W uzasadnieniu Trybunału, możemy przeczytać, iż o wszystkim decyduje specyfika branży. W transporcie międzynarodowym konieczne są oddzielne ustalenia, uwzględniające fakt, że kierowca jest cały czas w podróży służbowej.

Dodatkowo w przepisach o podróżach służbowych nie jest dokładnie określone pojęcie bezpłatnego noclegu, który pracodawca może zapewnić pracownikom, w szczególności czy za taki może być uznana kabina pojazdu.

Trybunał przyznał argumentom TLP rację, iż regulacje, których dotyczył wniosek złożony w TK, a przede wszystkim ich interpretacja, nie są zbieżne z przepisami transportowymi obowiązującymi w Europie, dopuszczającymi nocleg w pojeździe.

To duży sukces branży transportu międzynarodowego, a w szczególności kilkunastu tysięcy firm transportowych wobec których w 2014 r. ruszyła fala roszczeń kierowców. Choć oczekiwanie na jego wydanie trwało dość długo, to jednak Trybunał uznał słuszność przyjętej przez nas argumentacji. Mamy nadzieję, iż uzasadnienie orzeczenia Trybunału okaże się pomocne w wyjaśnieniu wszystkich nurtujących transport międzynarodowy wątpliwości prawnych związanych z podróżami służbowymi kierowców jak i wskaże drogę do sprawnego zamknięcia toczących się postępowań na podstawie niekonstytucyjnych przepisów – skomentował Maciej Wroński, prezes TLP.

W podsumowaniu orzeczenia TK czytamy:

1. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz.U.2012.1155, ze zm.) w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (j.t. Dz.U.2016.1666, ze zm.) w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowym lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U.167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest

niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należ-

ności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U.236.1991, ze zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

11% oszczędności na paliwie

Testy w ramach projektu Golden Truck



Truck, który brał udział w testach

Jeszcze przed premierą nowego Stralis XP firmy Iveco odbyły się jego specjalne testy w ramach pro-

jektu Golden Truck. Producent chciał w ten sposób zebrać opinie użytkowników swojego nowego pojazdu.

W testach wzięli udział kierowcy z siedmiu współpracujących z Iveco firm transportowych: Meyer (Niemcy), Molinero (Hiszpania), Acotral (Hiszpania), LINK (Polska), Lannutti (Włochy), Mauffray (Francja) oraz Moss (Czechy).

W maju tego roku przedpremierowy model nowego Stralis AS440S46T/FP LT XP trafił do firmy LINK Sp. z o.o. z siedzibą w Wiązownie pod Warszawą. W trakcie trzech miesięcy testowany był głównie na dwóch trasach: baza Łódź – Holandia – Łódź oraz Łódź – Wielka Brytania – Łódź. Łącznie ciągnik pokonał ok. 30 tys. km ze średnim obciążeniem wynoszącym 11,69 t.

W tym czasie średnie zużycie paliwa wyniosło 23,52 l/100 km. Dla porównania 50 pojazdów Iveco Stralis MY2013 Euro 6 we flocie firmy LINK w analogicznym czasie ze zbliżonym obciążeniem osiągnęło średnie zużycie paliwa na poziomie 27,3 l/100 km. To o 11% lepszy wynik w porównaniu z poprzednim modelem.

Niższe zużycie paliwa możliwe było możliwe dzięki ciekawym rozwiązaniom technicznym wprowadzonym w nowym Stralisie XP: m.in. inteligentnym osprzęcie silnika czy też nowym przełożeniem tylnego mostu (2,47).

Ogromną wagę przykładamy do zużycia paliwa naszych ciągników oraz do ich bezawaryjności. W trakcie całego testu nie mieliśmy, co ważne, żadnych problemów technicznych z nowym Stralisem, ale przede wszystkim odnotowaliśmy niższe zużycie paliwa w porównaniu z poprzednią wersją – powiedział Przemysław Wąsowski, kierownik obsługi transportu w firmie LINK. Silną stroną pojazdu jest nowa skrzynia biegów. Dla kierowców testujących dużym zaskoczeniem było także zapewnienie komfortu pracy poprzez zastosowanie cichszego napędu.

Oficjalna premiera Stralis miała miejsce w czerwcu w Madrycie. Iveco wprowadziło nową generację pojazdu z zupełnie zmienionym zespołem napędowym, poprawiając niezawodność i wydajność, obniżając emisję CO₂, ale także uzyskano bardzo konkurencyjny całkowity koszt posiadania (TCO).

Trzy wersje modelu zostały opracowane z uwzględnieniem specyfiki eksploatacji oraz spełniają wszystkie wymagania sektora ciężkiego transportu drogowego.

AS

KÖGEL

Dla wszystkich, którzy wiedzą czego chcą...

Pasja w branży pojazdów użytkowych od 1934 roku

... Model Kögel Cool – PurFerro

- ✓ Antyhałasowa podłoga aluminiowa
- ✓ Wytrzymały profil ramowy ze stali szlachetnej
- ✓ Wiele indywidualnych opcji wyposażenia

Kögel – Twój partner w Polsce

DBK GROUP Eurotrailer Sp. z o.o.
Spółka należy do Grupy DBK
10-410 Olsztyn, ul. Lubelska 43A
tel +48 89 5397371
www.grupadbk.com

www.koegel.com

Samorządowcy z Zagłębia Dąbrowskiego skierowali do wicepremiera Mateusza Morawieckiego oraz ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka list, w którym krytykują koncepcję przedłużenia „szerokiego toru” ze Sławkowa do czeskiej granicy.

Chodzi o jedno z założeń inicjatywy Polska 3.0, promowanej przez Ogólnopolski Klaster Innowacyjnych Przedsiębiorstw, które zakłada przedłużenie linii LHS do pogranicznych Gorzyczek gdzie planowana jest budowa wielkiego centrum logistycznego Gorzyczki-Vernovice. Samorządowcy obawiają się, że wraz z szerokim torem odpłyną z regionu korzyści gospodarcze i związane z nim inwestycje.

Wspomniany list, w którym nadawcy wskazują na ogromne znaczenie końcówki szerokiego toru w Sławkowie dla rozwoju gospodarczego regionu Zagłębia, skierowali do rządzących burmistrz Sławkowa Rafał Adamczyk oraz prezydenci: Sosnowca – Arkadiusz Chęciński i Dąbrowy Górniczej – Zbigniew Podraza.

Kluczem połączenie drogowe. Do wykorzystania tego potencjału brakuje obecnie w zasadzie tylko jednego podstawowego elementu infrastruktury czyli wybudowania drogowego łącznika Euroterminalu w Sławkowie z drogą S1

Sprzeciw dla „szerokiego toru” do granicy czeskiej

Inicjatywa samorządowców Zagłębia Dąbrowskiego



Euroterminal Sławków specjalizuje się w przeladunku kontenerów

HUBERT HRYNIEWICZ

w Sosnowcu i drogą DK 94 w Sławkowie – napisali w liście samorządowcy. Według nich koszt zrealizowania tych połączeń, szacowany na ok. 400 mln zł, jest niewielki w porównaniu z nakła-

dami finansowymi poniesionymi w wypadku przedłużenia linii szerokotorowej do Gorzyczek i czeskich Vernovic (blisko 80 km w linii prostej). Ewentualne przekazanie środków na rozwój infra-

struktury komunikacyjnej w Zagłębiu Dąbrowskim i wykonanie jej będzie nie tylko chroniło interes tego regionu, ale i całego kraju.

List w podobnym tonie otrzymał także starosta będziński Arkadiusz Watoła. Póki co głos samorządowców nie spotkał się z odpowiedzią strony rządowej.

Zgodnie z założeniami inicjatywy Polska 3.0 planowane, ponadnarodowe centrum logistyczne Gorzyczki-Vernovice, z przedłużonym szerokim torem, miałyby stać się ważnym punktem na Nowym Jedwabnym Szlaku. Przemawia za tym atrakcyjna lokalizacja tego miejsca – autostrada A1 (zapewniająca dobre połączenie z lotniskami) i przyszła kolej szerokotorowa z Dalekiego Wschodu.

Euroterminal w Sławkowie to najdalej wysunięte na zachód Europy miejsce, do którego wiedzie szeroki tor ze Wschodu. Tam kończy się najdłuższa linia tego typu w Polsce – LHS. Jednocześnie znajduje się on w pobliżu przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III)

oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) naszego kontynentu.

Euroterminal specjalizuje się w przeladunkach kontenerów. Posiada stałe połączenia intermodalne z polskimi portami bałtyckimi oraz z włoskim

„ Samorządowcy obawiają się, że wraz z szerokim torem odpłyną z regionu korzyści gospodarcze i związane z nim inwestycje

terminalem w Maddaloni (k. Neapolu). W trybie rozproszonym codziennie nadaje też przesyłki skonteneryzowane w kierunku wschodnim m.in. na Ukrainę, do Rosji czy Kazachstanu.

Spółka „Euroterminal Sławków” powstała w 2010 r. na bazie funkcjonującego od 2004 r. oddziału CZH S.A. w Katowicach. Udziałowcami jej są CZH S.A., PKP Cargo S.A. oraz PKP LHS Sp. z o.o.

Modernizacja połączenia Szczecinek-Ustka

Poprawa transportu kolejowego na Pomorzu

HUBERT HRYNIEWICZ

Ruszył przetarg na rewitalizację linii Szczecinek-Ustka. Postępowanie obejmuje projekt z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego o wartości ok. 200 mln zł oraz zadanie ze środków budżetowych.

Inwestycja poprawi ma jakość usług kolejowych na Pomorzu oraz integrację transportu kolejowego między województwem pomorskim i zachodniopomorskim. I tak po modernizacji krócej o ok. 12 min pojadą podróżni między Szczecinkiem a Ustką. Stanie się tak za sprawą likwidacji ograniczeń prędkości i przyspieszenia pociągów pasażerskich

do 100 km/godz., a towarowych do 80 km/godz.

Rewitalizacja linii obejmie także wymianę wyeksploatowanych torów, przebudowę 47 obiektów inżynierskich, w tym m.in.: 8 wiaduktów, 4 mostów, 32 przepustów. Zbudowane będzie nowe wygodne przejście pod torami w miejscowości Kępice i wyremontowane przejście w Miastku.

53 przejazdy. Na trasie między Szczecinkiem a Ustką przebudowane zostaną 53 przejazdy kolejowo-drogowe. Zaplanowano także nowe mijanki – wyposażone w stacyjne urządzenia sterowania

ruchem kolejowym, które usprawnią prowadzenie i przejazd pociągów. Te działania wpłyną na wzrost poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym.

„ Powstaną także dwa nowe przystanki: Słupsk Strefa i Ustka Osiedle

W 20 lokalizacjach, m.in. na stacjach Miastko i Ustka oraz przystankach kolejowych Słosinko, Biesowice, Gałęzino-

wo czy Mokrzyca podróżni zyskają wygodne perony, nowe oświetlenie, wiaty i ławki, zapewniające lepszą obsługę. Efektem prac będzie też lepsza dostępność do kolei dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dzięki podwyższeniu peronów oraz montażowi pochylnej ułatwiających wejście na perony.

Powstaną także dwa nowe przystanki: Słupsk Strefa i Ustka Osiedle, które ułatwią korzystanie z kolei mieszkańcom nowych osiedli. Wydłużenie linii do przystanku Ustka Osiedle pozwoli m.in. turystom na dojazd jeszcze bliżej plaż. Obiekty będą oświetlone i wyposażone w wiaty, ławki, tablice informacyjne,

a perony zostaną dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Poruszanie się osobom niewidomym i niedowidzącym ułatwią ścieżki dotykowe.

Przebudowa za 203 mln zł. Prace budowlane zaplanowano na lata 2017–2020. Zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym szacunkowy koszt inwestycji „Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa-Słupsk-Ustka” to 203 mln zł. Projekt ubiega się o finansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego.

Dodatkowo w ramach przetargu realizowany jest projekt finansowany ze środków budżetowych, związany z zaprojektowaniem i wykonaniem zabudowy urządzeń srk na linii 405 na terenie województwa zachodniopomorskiego w ramach szerszego zadania: „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej”.

MOIM ZDANIEM



Józef Marek Kowalczyk, prezes Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Czy planowane tzw. ciche hamulce w wagonach towarowych to dobry pomysł Unii Europejskiej?

Korzystając z okazji pragnę podzielić się refleksjami na temat nowych regulacji unijnych w ramach tzw. IV Pakietu Kolejowego, który obejmuje zasadniczo pięć nowych aktów prawnych. Pierwsze trzy z nich nazwano umownie częścią techniczną IV Pakietu Kolejowego. Są to nowe dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei i bezpieczeństwa kolei oraz rozporządzenie w sprawie Agencji Kolejowej UE. Te akty prawne zostały już uchwalone i państwa członkowskie są zobowiązane implementować ich postanowienia do prawa krajowego. Dwa kolejne akty

prawne są w zasadzie wynegocjowane, lecz formalnie jeszcze nie przyjęte. Są to nowelizacje: dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenie 1370/2007, stanowiące część rynkową IV Pakietu Kolejowego, zwaną czasami częścią polityczną tego Pakietu.

Polska przywiązywała dużą wagę do negocjacji regulacji otwierających rynki przewozowe, przyjmując założenia, aby nie były one zbyt szybkie i wielkie. Należy jednak podkreślić, że ogromne zmiany zawarte są w aktach prawnych składających się na część techniczną IV Pakietu Kolejo-

wego. Dotyczą one rozwiązań technicznych jakie kolej powinna wdrażać (ciche hamulce są tylko jednym z przykładów), jak i proceduralnych. Przeniesienie certyfikacji z krajowych urzędów kolejowych na poziom Agencji Kolejowej ma być narzędziem wymuszania postępu technicznego na kolei i wdrażania rozwiązań z zakresu interoperacyjności. Celem jest budowa jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. W tym dziele problematyka techniczna jest kluczowa.

Bez wątpienia największym beneficjentem przyjętych regulacji z części technicznej

IV Pakietu Kolejowego będzie przemysł niemiecki, jako najsilniejszy i najbardziej nowoczesny w UE. Polski przemysł produkujący na rzecz kolei może mieć duże trudności w dostosowaniu się do nowych standardów. Z pewnością wymagać to będzie czasu i nakładów. Przewoźnicy kolejowi będą musieli unowocześnić swoje parki taborowe. Kto będzie dostawcą nowych pojazdów szynowych to się dopiero okaże. Oby były to rodzime, polskie zakłady.

JM



Intermodalne połączenie Polski z Wielką Brytanią Transport naczep intermodalnych i kontenerów

ERS Railways oferuje regularne połączenia wahadłowe łączące trzy kluczowe rynki europejskie: Polskę, Holandię i Wielką Brytanię. Realizujemy bezpośredni serwis kolejowy z Polski do Holandii a także z Holandii do Wielkiej Brytanii dzięki promowemu szlakowi morskemu powstałemu przy ścisłej współpracy ze Stena Line i P&O Ferries.

- 6 wyjazdów w tygodniu w oparciu o regularny rozkład jazdy
- czas przejazdu na trasie Rotterdam – Swarzędz to 18 godzin
- przewozy wszystkich typów kontenerów morskich i kontynentalnych oraz naczep intermodalnych standard i mega
- synchronizacja z odpływami promów do Wielkiej Brytanii
- odwozy door do door







ERS Railways®



Dane kontaktowe naszych działów sprzedaży:

Polska: +48 (0)22 266 8273

Holandia: +31 (0)10 4285200

www.ersrailways.com

dokończenie ze str. 2

Flota rośnie mimo spowolnienia gospodarczego

Wiodące floty. Na rynku umocnili swoją pozycję armatorzy z Grecji (4 017 statków i 279,4 mln dwt na początku 2015 r. oraz 4 136 statków i 293,1 mln dwt na początku 2016 r), którzy posiadają prawie 16,4% światowej floty. Zaraz za nimi plasują się właściciele flot z Japonii – odpowiednio 3 986 (3 969) statków i 230,7 (229) mln dwt z 12,8% udziałem w br. oraz Chin – 4 966 (4 960) statków, 157,7 (158,9) mln dwt). Z Europy w pierwszej piątce znajdują się również armatorzy z Niemiec – 3 532 (3 361) statków, 122 (119,2) mln dwt. Armatorzy czołowej piątki krajów dysponują połową światowej floty – wliczyli eksperti UNCTAD. W pierwszej 10. krajów morskich sprzyjających armatorom, 5 znajduje się w Azji, 3 w Europie, jeden w Ameryce (Stany Zjednoczone).

Z krajów bałtyckich pod banderą narodową pływa m.in. 398 statków z Danii (16 mln dwt). Polska nie jest klasyfikowana w rankingach światowych, a nawet lokalnych flot. W Europie, obok Greków, liczącymi się operatorami są armatorzy z Wielkiej

Brytanii (1329 statków, 51,4 mln dwt), Norwegii (1854 statków, 48,2 mln dwt) oraz Turcji (1540 statków, 28 mln dwt), a z Rosji (odpowiednio – 1 680, 18,2 mln dwt).

Konsolidacja. Analitycy UNCTAD zwrócili uwagę na postępującą konsolidację rynku liniowego. W okresie 2014-2016 postępowała silna konsolidacja rynku przewozów liniowych.

Tworzono porozumienia, które miały wzmocnić pozycję konkurencyjną na wybranych połączeniach i optymalizować wykorzystanie przestrzeni ładunkowej statków. Dwa takie skonolidowane połączenia docierają do terminalu DCT Gdańsk. Ale oprócz tego silniejsi armatorzy przejmowali słabszych. Poprzez połączenie się państwowych armatorów China Ocean Shipping Company z China Shipping

Container Lines swoją pozycję na rynku globalnym wzmocnili operatorzy z Chin. Hapag-Lloyd przejmując United Arab Shipping Company umocnił swoją pozycję na Bliskim Wschodzie i Morzu Śródziemnym. Francuski armator CMA CGM przejmując Neptune Orient Lines z Singapuru poprawił swoje połączenia na Pacyfiku.

W wyniku upadku Hanjin i konsolidacji armatorów chińskich, w trzecim

kwartale 2016 r. nastąpiły przetasowania w rankingu operatorów flot kontenerowców. Na pierwszym miejscu znajduje się (listopad 2016 r.) APM Maersk z flotą 620 statków o pojemności przekraczającej 3,2 mln TEU, co zapewnia temu armatorowi 15,6% udział w rynku. Na drugim miejscu jest MSC zarządzający flotą 483 jednostek (około 2,8 mln TEU i 13,4% udziału w rynku), a na trzeciej pozycji uplasowała się francuska Grupa CMA CGM (449 statków, ponad 2,1 mln TEU, 10,3%).

Zabezpieczając pozycję na rynku, armatorzy liniowi prowadzili jednocześnie aktywną politykę zwiększania przestrzeni ładunkowej poprzez zamawianie coraz większych kontenerowców. W październiku 2016 r. czołową piątkę armatorów dysponowała już ponad 10,5 mln TEU pojemności na 20,7 mln TEU znajdujących się w dyspozycji wszystkich operatorów serwisów kontenerowych. W tej sytuacji znacznie osłabiła siła przetargowa portów i terminali kontenerowych, a także gestorów ładunków. W przypadku Polski, ta tendencja odbiła się pozytywnie jedynie w przypadku DCT Gdańsk, który obsługiwany jest przez dwa liczące się alianse 2M i G6. Budowa nowego nabrzeża w T2 wpisuje się więc w panujący na rynku trend rozwoju floty liniowej.

Ranking operatorów flot kontenerowych

Lp.	Operator	Ogółem		Własna flota		Czarter			Zamówione		
		TEU	Statki	TEU	Statki	TEU	Statki	% Czart	TEU	Statki	% ogółu
1	APM-Maersk	3 226 161	620	1 763 776	263	1 462 385	357	45,3%	377 140	28	11,7%
2	Mediterranean Shg Co	2 776 863	483	1 071 527	194	1 705 336	289	61,4%	343 345	26	12,4%
3	CMA CGM Group	2 126 454	449	950 312	124	1 176 142	325	55,3%	235 624	24	11,1%
4	COSCO Container Lines	1 578 221	283	471 253	82	1 106 968	201	70,1%	560 888	35	35,5%
5	Evergreen Line	995 354	188	548 041	105	447 313	83	44,9%	324 000	36	32,6%
6	Hapag-Lloyd	944 145	166	516 600	71	427 545	95	45,3%	42 356	4	4,5%
7	Hamburg Süd Group	599 048	115	292 311	44	306 737	71	51,2%	30 400	8	5,1%
8	OOCL	570 987	96	410 739	54	160 248	42	28,1%	126 600	6	22,2%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	560 762	98	208 472	44	352 290	54	62,8%	98 396	7	17,5%
10	UASC	544 680	57	419 203	38	125 477	19	23,0%	29 986	2	5,5%

Źródło: Alphaliner – TOP 100, Operated fleets as per 07 November 2016

Recykling – moda czy konieczność

7 lat tłustych dla stoczni złomowych



Prowizoryczne złomowanie statków w Indiach

GRZEGORZ BAŁTYCKI

Spowolnienie gospodarcze, zmniejszenie podaży ładunków masowych i w kontenerach, nadpodaż tonażu i wprowadzanie na oceany coraz większych statków sprawiły, że wielu armatorów kieruje do stoczni złomowych coraz więcej jednostek.

W okresie 2009-2016 armatorzy skierowali do stoczni złomowych statki o łącznym tonażu 206,6 mln GT (gross tonnage). Na plażach Pakistanu, Indii, Bangladeszu i innych stoczni złomowych znalazło się znacznie ponad

3 razy więcej okrętowego złomu niż w latach 2002-2008, kiedy to armatorzy wycofali z eksploatacji 63,1 mln GT.

W ostatnich 7 latach do stoczni skierowano 94,7 mln GT masowców, a jedynie 29,1 mln GT statków do przewozu kontenerów – obliczyli eksperci Clarksons. W zależności od stoczni za tonę pustego statku armatorzy statków do przewozu drobnicy otrzymują od 175 do 275 dol., a za zbiornikowiec od 185 do około 300 dol. Cena zależy również od wieku i ilości materiałów wtórnych (miedzi

i innych surowców), które można odzyskać z jednostki.

Zbiornikowce wciąż potrzebne.

Z rynku wycofywane są zbiornikowce w wieku około 25 lat, a średni wiek statków do przewozu produktów chemicznych wynosi 27 lat. W przypadku masowców i kontenerowców na złom trafiają młodsze jednostki, nawet w wieku 10 lat. W efekcie nadpodaży kontenerowców, tylko w pierwszym półroczu 2016 r. z eksploatacji wycofano ponad 150 tys. TEU jednostek typu Panamax (3 000 – 5 999 TEU). Wcześniej, jednostki o takiej pojemności przeznaczono na złom w okresie 1,5 roku od czerwca 2014 r. do grudnia 2015 r.

O kondycji poszczególnych rodzajów transportu świadczy udział pojemności jednostek złomowanych w ogólnej pojemności floty znajdującej się w eksploatacji. Wciąż utrzymuje się popyt na zbiornikowce do przewozu ropy naftowej, statki do przewozu LNG oraz LPG. Stąd udział złomowanych jednostek w pojemności flot wymienionych typów nie przekracza 2%. Armatorzy pozbywają się natomiast statków do przewozów ładunków masowych. W 2016 r. na złom oddano 8% masowców typu Capesize (180 tys. t.) oraz 6% typu Panamax (ponad 70 tys. t.).

Odpływające kontenerowce.

W stoczniach złomowych skończyły swoje rejsy 10% statków do przewozu kontenerów o pojemności poniżej 3 tys. TEU oraz 12% jednostek o pojemności od 3 tys. do 6 tys. TEU. Na rynku zastępują je jednostki większe i nowocześniejsze, a przy tym przyjazne dla środowiska. Po zwiększeniu szerokości śluz i kanałów oraz przepustowości Kanału Panamskiego i przejściu przez kanał pierwszej jednostki COSCO Shipping Panama o pojemności 9 443 TEU stało się jasne, że jednostki typu Panamax (około 5 000 TEU) tracą rację bytu. BOWIEM po poszerzeniu Kanału obecnie przez

wywołał na rynku poważne zawirowania i zaniepokojenie armatorów kontenerowców.

Ciężkie czasy dla armatorów, to dobre lata dla stoczni złomowych, nawet po wprowadzeniu ograniczeń ekologicznych (Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) przyjętą przez wiodące kraje morskie, w tym nadające tak zwane wygodne (tanie) bandery. Mimo ograniczeń związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem pracy, na plażach państw azjatyckich i Turcji tłoczą się statki.

Ceny statków w stoczniach złomowych według typów (z toną statku)

Lp.	Kraje	Drobnicowce Ceny	Tankowce Ceny
1	Indie	USD 275/lit ldt	USD 305/lit ldt
2	Pakistan	USD 270/lit ldt	USD 300/lit ldt
3	Bangladesz	USD 265/lit ldt	USD 295/lit ldt
4	Chiny	USD 190/lit ldt	USD 200/lit ldt
5	Turcja	USD 175/lit ldt	USD 185/lit ldt

Źródło: BIMCO

śluzę mogą przechodzić jednostki o pojemności 13 tys. TEU.

Eksperti BIMCO przewidują, że w tej sytuacji armatorzy będą pozbywać się statków mniejszych, co spowodować może, że na złom trafią w 2016 r. jednostki o łącznej pojemności ok. 400 tys. TEU, z czego połowa to statki typu Panamax. A należy zauważyć, że upadek koreańskiego armatora kontenerowego Hanjin

W tym roku recyklingowi poddane zostaną statki różnych typów o tonażu 75 mln GT – przewidują eksperci Clarksons, obliczając że z mórz ubędzie około 6% światowej floty. W kolejnym roku prognozują się ostrożniej, że z flot ubędzie statków o tonażu 21 mln GT, a w ciągu najbliższych 5 lat około 77 mln GT. Czy prognozy analityków się sprawdzą? Przekonamy się już niedługo.

Przewozy morskie ładunków masowych suchych od trzech lat przeżywają stagnację w podaży ładunków. Firmy, które przetrwają trudny okres, mogą liczyć na poprawę koniunktury w 2019 r.

W ciągu 35 ostatnich lat transport morski masowych suchych nie przeżywał tak ciężkiej sytuacji, jak w ostatnim okresie. Frachty na większość przewozów utrzymują się poniżej 5 tys. dol za dobę podróży statku z ładunkiem, spadając okresowo nawet do 2,5 tys. dol./dobę. Czasami na kółko uda się osiągnąć większym masowcom 7,5 tys. dol./dobę (Panamax – 80 tys. dwt), a bywają dni, że i nawet – 20 tys. dol./dzień (Capesize – 180 tys. dwt). Ale było to latem 2015 r. i wielu armatorów od jesieni ubr. ogląda jedynie dno swoich kont.

Niskie frachty to skutek ciągłego przystępu floty. Armatorzy wręcz prześcigali się w kupowaniu coraz większych jednostek, a portfel stoczni koreańskich i chińskich puchły od wielomilionowych kontraktów. Od 2007 r. flota do przewozu masowych suchych wzrosła o 40% – wliczyli eksperci BIMCO. Popyt na przestrzeń ładunkową do przewozu rudy żelaza, węgla, nawozów sztucznych, pasz, soi i innych zbóż rosła wraz dynamicznie rozwijającą się gospodarką Chin, Indii i innych państw azjatyckich.

Czekając na ożywienie

Transport ładunków masowych w stagnacji



Masowiec „Tatry” należący do floty PŻM

MAREK GRZYBOWSKI

Z rosnącego popytu korzystały Australia, Brazylia, Rosja i inne kraje dysponujące surowcami. Spowolnienie gospodarki Chin sprawiło, że statki do przewozu towarów masowych nagle straciły rynek. Zmniejszył się również popyt na węgiel w wielu innych krajach, które rozwijają alternatywne źródła pozyskiwania energii. W Europie w 1 półroczu br. tylko Wielka Brytania zmniejszyła popyt na węgiel o 80% w stosunku do poprzedniego roku. Proekologiczne podejście w transportie morskim sprawi, że już od stycznia 2017 r. każdy armator poniesie dodatkowe koszty w wysokości 5 mln dol.

Flota jednostek do przewozu ładunków masowych suchych wynosi obecnie około 10,8 tys. statków. Armatorzy są mocno rozdrobnieni. Tylko czterech dysponuje flotą powyżej 100 statków. Jeśli weźmie się pod uwagę nośność statków, to dysponują oni jedynie 4% udziałem w rynku. Ponad 21% floty masowców należy do armatorów z Grecji.

Na marginesie warto dodać, że Polska Żegluga Morska dysponuje 53 statkami i jedną z nowocześniejszych flot. PŻM posiada 45 masowców typu Handy-size (od 16,6 tys. dwt do 41,2 tys. dwt) oraz 8 Panamaxów (od 73,5 tys. dwt do 82 tys. dwt).

Grecy grają. W efekcie zawirowań na rynku wielu armatorów stało się graczami wykorzystującymi krótkotrwałe skoki koniunktury i działają według zasady – tanio kupić, drogo sprzedać. Celują w tym Grecy, którzy dzięki zamówieniom złożonym w stoczniach w okresie dekonunktury uzyskiwali bardzo korzystne ceny. W efekcie aktywności na rynku pierwotnym i wtórnym, grecka flota należy do jednej z naj-

nowocześniejszych i najmłodszych na świecie.

W 2015 r. średni wiek statku pływającego pod banderą Grecji osiągnął 13,2 lata, a będącemu własnością armatora greckiego – 11,2 roku, podczas gdy średni wiek statku w świecie szacuje się na 14,4 lata. W 2015 r. Grecy należeli do najbardziej aktywnych na rynku wtórnym, uczestnicząc aktywnie w około 50% transakcji kupna-sprzedaży zbiornikowców i masowców.

Gigantomania w masowcach. Na morskim rynku transportu ładunków masowych jest coraz ciężiej. Nie pomagają jawne i ciche porozumienia,

(typu Valemax) o nośności przekraczającej 380 tys. t.

W 2016 r. armatorzy masowców z Chin zamówili kolejnych 30 statków Valemax i zapowiedzieli ich odbiór w 2018 r. Kontrakty o szacowanej wartości 2,5 mld dol. mają na celu zapewnienie przewozów rudy żelaza z brazylijskich kopalni w ramach 25-letniego kontraktu na dostawy do Chin produkcji brazylijskiego giganta górniczego Vale. To jednocześnie jeden z większych operatorów logistycznych i właścicieli masowców typu Valemax o nośności 400 tys. t. Flota tego typu jednostek zapewni transport morski 50% brazylijskiego eksportu rud (żelaza, miedzi, niklu) i innych masowych.

Będzie trudno. Długoterminowe kontrakty zapewnią stabilizację jednym armatorom, a zwiększają ryzyko prowadzenia działalności operatorów mniejszych flot. Wielu armatorów poszukuje ratunku w dywersyfikacji usług, włączaniu do działalności żeglugowej usług logistycznych i handlu. Eksperti BIMCO prognozują, że rynek przewozów morskich ładunków masowych suchych będzie do 2019 r. rósł około 2% rocznie, co nie rokuje dobrze dla mniejszych operatorów. Indeksy będą w tym czasie utrzymywały się na niskim poziomie, a kwoty frachtów będą wciąż o połowę niższe niż frachty zapewniające rozsądną rentowność tej branży.

“Wielu armatorów poszukuje ratunku w dywersyfikacji usług, włączaniu do działalności żeglugowej usług logistycznych i handlu”

przejęcia i wstrzymywanie się od lokowania zamówień w stoczniach na nowe jednostki. Tak jak w kontenerowcach, utrzymuje się moda na gigantomanie. Od 2011 r. na rynek wprowadzono 34 statków gigantów

Powoli rośnie zainteresowanie Odrą

Przewozy ponadgabarytów, produktów chemicznych, węgla



Przeładunek w porcie w Opolu

JANUSZ KAJDA

Ostatnio obserwuje się, iż łaskawym okiem spoglądają na Odrę producenci. Chcą tą rzeką przewozić wykonywane przez siebie wyroby. Takim transportem zainteresowani są także dostawcy chemii oraz opału. Warunkiem korzystnej realizacji zadań transportowych na Odrze jest poprawa warunków żeglugowych.

Niedawno do nielicznych przedsiębiorstw, które zlecają przewóz produkowanych przez siebie wyrobów statkami Odrą, dołączyła firma HFG Polska, która jest oddziałem holenderskiej grupy Heerema, będącej światowym liderem na rynku wykonawców specjalizujących się w projektowaniu i produkcji wielkogabarytowych i złożonych konstrukcji stalowych.

HFG działa w przemysłowej dzielnicy Opolo-Metalchem, w pobliżu portu na Odrze. Zajmuje się w głównej mierze

wytwarzaniem konstrukcji do produkcji wież i platform, m.in. olejowo-gazowych, dla farm wiatrowych.

Ponadgabaryty. Przełomowym wydarzeniem dla HFG było podjęcie decyzji o dostarczeniu wyprodukowanych wyrobów do odbiorcy Odrzańską Drogą Wodną. W październiku tego roku w opolskim porcie Famet, idealnie nadającym się do przeładunków ciężkich konstrukcji przy pomocy suwnicy o nośności 500 t, zaciął się zestaw pchany składający się z pchacza Bizon B-06 oraz barki, należącej do OT Logistic, na którą załadowano 700 t ładunek.

Elementy wykonane w Opolu i przetransportowane do Vlissingen w Holandii, gdzie zostały scalone, posłużyły do dostarczenia dwóch wież wiertniczych na miejsca ich instalacji, na Morzu Północnym, 250 km na wschód od Aberdeen.

Należy jednak stwierdzić, iż ta operacja transportowa to jednak tylko pomyślny splot okoliczności atmosferycznych i hydrologicznych, które zagwarantowały poprawne głębokości Odry dla obiektów z dużym zanurzeniem, takim jakie posiadał zestaw pchany przewożący wyroby HFG. Na razie, aby pomyślnie przetransportować wyroby Odrą, najlepsze warunki żeglugowe istnieją wiosną i jesienią.

Węgiel na barkach. W październiku został podpisany listy intencji w sprawie współpracy na rzecz stworzenia racjonalnego i efektywnego wykorzystania możliwości żeglugowych Odrzańską Drogą Wodną (ODW) do transportu węgla ze śląskich kopalń do Elektrowni Opolo. Strony podpisujące ten dokument wyszły z założenia, że rozwój żeglugi śródlądowej na ODW jest przede wszystkim szansą na obniżenie kosztów działalności gospodarczej, w tym wypadku kosztów produkcji energii elektrycznej. Działania podjęte na rzecz wykorzystania transportu rzeczynego do przewozu węgla ze Śląska do Opolo przyczynią się jednocześnie do wzrostu znaczenia i udziału żeglugi śródlądowej w rynku transportowym.

List podpisali przedstawiciele Polskiej Grupy Energetycznej i oddziału Elektrowni Opolo, wicepremier Mateusz Morawiecki, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk, minister energii Krzysztof Tchórzewski oraz wojewoda opolski Adrian Czubak.

Chemia na wodę. Grupa Azoty Kędzierzyn posiada nieużywany port, który jest połączony kanałami Kędzierzyńskim i Gliwickim z Odrą. Niedługo był on wrotami transportowymi na cały świat. Barki od dawna nie dobiegają

do jego nabrzeży. Port cierpliwie czeka na lepsze czasy. Wygląda na to, że te właśnie nadchodzą. W Azotach zdają sobie sprawę, że produkty transportowane drogą rzeczyną mogą być bardziej konkurencyjne – zarówno w Europie, jak i na świecie, dlatego też są zainteresowane rozwojem żeglugi śródlądowej na Odrze.

Zakłady korzystały z transportu rzeczynego do połowy lat 90. Wówczas

“ Dofinansowanie otrzyma aż 11 projektów dotyczących modernizacji i remontów na śródlądowych drogach wodnych

żeglugę śródlądową dotknął kryzys, z którego nie można podnieść się po dziś dzień. Barkami dowożono do fabryki surowce, a wywożono gotowe produkty, głównie nawozy. Niewielkimi nakładami inwestycyjnymi można byłoby port przywrócić do życia, oczywiście wtedy, kiedy ODW będzie żeglowna. Zakłady z powodzeniem mogłyby wykorzystać ją do transportu praktycznie wszystkich swoich produktów, które dzisiaj przewożone są koleją i ciężarówkami. O taką możliwość dopytują się kontrahenci z Niemiec, Czech i Słowacji.

Inwestycje poprawią warunki żeglugi na Odrze. Aktualizacja Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pozwoliła na istotne rozszerzenie listy inwestycji w gospodarce wodnej, które ułatwią

żeglugę na Odrze. W najbliższych latach będą one realizowane od Kanału Gliwickiego po Odrę graniczną przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej (RZGW) w Gliwicach, Wrocławiu i Szczecinie. Zmodernizowanych zostanie co najmniej 12 obiektów hydrotechnicznych, wyremontowana lub odbudowana zabudowa regulacyjna i poprawione będą warunki lodołamania.

Dzięki działaniom m.in. Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz RZGW w aktualnej perspektywie dofinansowanie otrzyma aż 11 projektów dotyczących modernizacji i remontów na śródlądowych drogach wodnych. Zgodnie z Wykazem Projektów Zidentyfikowanych, środki unijne przyznane zostaną m.in. na modernizację śluza na Kanale Gliwickim: Dzierżno i Łabędy, na Odrze: Januszkowice, Krapkowice, Rędzin, Brzeg Dolny oraz na rewitalizację śluza krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej. Unowocześnione zostaną jazy na Odrze: Wróblin, Zwanowice, Krępna, Groszowice, Dobrzeń, Ujście Nysy. Środki są potrzebne także na przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej oraz na modernizację zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej. Realizacja wszystkich inwestycji ma spowodować, że Odra uzyska III klasę drogi wodnej.

Łączny koszt realizacji wspomnianych przedsięwzięć wynosi ponad 1,7 mld zł. Przedsięwzięcia te mają na celu głównie usunięcie wąskich gardeł na ODW oraz umożliwienie regularnej żeglugi na Odrze. Część ich stanowi podwalinę modernizacji tej drogi wodnej do klasy IV. Trwają przygotowania do ogłoszenia przetargów na wykonanie poszczególnych inwestycji.

W SKRÓCIE

W Krakowie już na 36 przystankach z wymienionymi wiatami oraz kilku dotychczasowych, zamontowany został bezprzewodowy, bezpłatny internet. Montaż i dostawę prądu finansuje firma reklamy zewnętrznej AMS. Wi-Fi dla pasażerów pojawiło się w Krakowie pilotażowo pół roku temu na przystanku tramwajowym na Rondzie Hipokratesa. Pomysł spodobał się mieszkańcom, dlatego AMS w porozumieniu z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu przystosował kolejne wiaty do korzystania z bezprzewodowego internetu. Warto



też zaznaczyć, że od roku trwa wymiana wiat przystankowych w Krakowie. Dla miasta jest ona bezkosztowa, ponieważ wykonuje ją firma w zamian za dochód z reklam umieszczonych w gablotach. Najwięcej wiat, bo blisko 200, wymienionych będzie w ciągu pierwszych czterech lat – po ok. 50 lokalizacji rocznie do 2018 r. oraz w nowych lokalizacjach, w których w tym czasie powstanie 100 wiat.

IMH

Wszystko wskazuje na to, że budowa S6, strategicznej dla Pomorza drogi, została odłożona w czasie aż po rok 2020.

Taką informację przekazał Kazimierz Smoliński, wiceminister budownictwa na antenie lokalnego radia. Jego zdaniem droga ta jest za mało obciążona, w porównaniu do innych w kraju, aby rozpocząć prace w 2018 r., zgodnie z planem.

Ważna trasa. Przypomnijmy, że droga krajowa nr 6 jest ważną trasą drogową Pomorza i należy do najważniejszych ogniw krajowego systemu komunikacyjnego, w tej części korytarza transportowego, łączącego obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią oraz dalej na Litwę – do Kowna i Wilna. S6 łączy największe miasta Polski Północnej: Szczecin, Gdańsk, Gdynię, Słupsk, Koszalin oraz stanowi połączenie drogowe polskich portów morskich, od Swinoujścia i Szczecina, do portów Trójmiasta. Od niej odchodzą na północ drogi obsługujące tereny turystyczne.

Samorządowcy i przedsiębiorcy Pomorza zaapelowali do rządu o jak najszybsze rozpoczęcie prac związa-

Budowa S6 odłożona w czasie

Trasa zbyt mało obciążona?



Fragment trasy S6

EWA GRUNERT

nych z budową drogi ekspresowej S6. Apel, przyjęty w Łęborku, podpisali przedstawiciele samorządów, głównie z zachodniej części pomorskiego, śro-

dowisk przedsiębiorców, firm oraz organizacji pozarządowych. Jak czytamy w apelu *inwestycja ma strategiczny charakter dla województwa,*

a argumenty wskazujące drogę S6 jako mniej obciążoną w stosunku do innych dróg krajowych nie do końca są przekonujące. Na niektórych swoich odcinkach średni ruch roczny znacznie przekracza liczbę 20 tys. samochodów osiągając nawet 41 tys., a na obwodnicy Trójmiasta 70 tys. – piszą sygnatariusze apelu.

Planowana droga ekspresowa S6 o łącznej długości ok. 330 km ma połączyć Szczecin, Police, Goleniów, Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk i Trójmiasto. We wrześniu 2015 r. GDDKiA w Gdańsku ogłosiła dwa przetargi na projekt i budowę dwóch odcinków drogi ekspresowej S6. Pierwszy dotyczył rozbudowy istniejącej Obwodnicy Słupska do pełnych dwóch jezdni, drugi – budowy drogi S6 na odcinku Słupsk-Łębork. Zakładano, że prace projektowe, roboty wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie powinny być ukończone w ciągu 30-33 miesięcy od daty zawarcia umowy z wykonawcą.

Nowe autobusy i tramwaje dla Szczecina

Tabor powiększą m.in. pojazdy Solarisa

W najbliższych latach Szczecin planuje kupno 40 nowoczesnych autobusów oraz zakup i modernizację 70 tramwajów.

Pierwsze nowe autobusy zakupione przez Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Dąbie pojawią się na trasach już w lutym 2017 r. Będą to pojazdy firmy Solaris (5 jednoczłonowych o długości 12 m i 2 przegubowe o długości 18 m) wyposażone w nowoczesne systemy monitorujące tzw. system 360 st. VIU oraz porty USB zamontowane na poręczach przy każdym drzwiach. W autobusach będzie także wydzielona przestrzeń do przewozu wózka inwalidzkiego oraz dziecięcego. Koszt zakupu siedmiu pojazdów wyniósł 9,2 mln zł.

Autobusy hybrydowe. Ponadto Miasto Szczecin chciało by zakupić



Do roku 2022 miasto planuje zakup nawet 30 nowych wagonów tramwajowych

WOJCIECH SOBECKI

16 nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska autobusów hybrydowych. Wniosek o dofinansowanie tej inwe-

stycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 został złożony we wrześ-

niu bieżącego roku. Szacunkowy koszt zakupu autobusów to ponad 39 mln zł.

Miasto chciało by także kupić 20 autobusów (10 jednoczłonowych i 10 przegubowych) z silnikami diesla. Koszt ich zakupu to około 35 mln zł. Również w tej sprawie został złożony wniosek o dofinansowanie z funduszy RPO. Wielkość dofinansowania mogłaby wynieść ok. 13 mln zł.

Nowe tramwaje. Na lata 2017-2020 planuje się za to modernizację 36 sprowadzonych z Berlina tramwajów typu TATRA. Składy zostaną wyposażone w nowe systemy informacji pasażerskiej, wyświetlacze i biletomaty.

Do roku 2022 miasto planuje zakup nawet 30 nowych wagonów tramwajowych. Obecnie po Szczecinie kursuje około 500 pojazdów komunikacji miejskiej.

PGT
JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY
CZŁONEK IZBY WYDAWCÓW PRASY

REDAKCJA:
ul. Krzysztofa Kieślowskiego 3C/30 02-962 Warszawa
tel. 22 620-92-14; faks 22 890-98-32
e-mail: redakcja@pgt.pl; www.pgt.pl
redaktor naczelny: **Mikołaj Marszycycki**
e-mail: m.marszycycki@pgt.pl
honorowy redaktor naczelny: **Krzysztof Koprowski**
e-mail: k.koprowski@pgt.pl
dziennikarz: **Cezary Banasiak**
e-mail: c.banasiak@pgt.pl

KORRESPONDENCI:
Sławomir Erkiert (Poznań), Marek Grzybowski (Gdynia),
Jacek Goździewicz (Bydgoszcz), Janusz Kajda (Konin),
Wojciech Sobocki (Szczecin), Janusz Miniewicz (Katowice),
Krzysztof Stankiewicz (Lublin)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:
Anita Budek, Jacek Frankowski, Ewa Grunert,
Maciej Jagodziński, Piotr M. Sikorski,
Andrzej Uznański, Marcin Zatyka

DTP: Studio ART RODAR

WYDAWCA:
Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o.
ul. Krzysztofa Kieślowskiego 3C/30, 02-962 Warszawa
prezes: **Alicja Ferdynus**
tel. 22 620-92-14; e-mail: sekretariat@pgt.pl

OGŁOSZENIA:
Sales & Marketing:
Edyta Broms
e-mail: e.broms@pgt.pl
tel. 22 620-92-04; faks 22 890-98-33

Wydawca nie odpowiada za treść ogłoszeń

PRENUMERATA:
tel. 22 620-92-14, faks 22 890-98-33
e-mail: prenumerata@pgt.pl
Cena 1 egz. – 6 zł
Prenumerata:
• roczna – 260,00 zł; • półroczna – 150,00 zł

KONTO:
Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o.
Bank PEKAO S.A. III Oddział w Warszawie
Nr 79124010401111000001358724

DRUK:
Zakłady Graficzne TAURUS,
tel. 22 783-60-00, 22 783-66-82

PERSONALIA

Pełnomocnik ds. inwestycji w 7R Logistic

Stanowisko pełnomocnika ds. inwestycji w 7R Logistic objął Jerzy Czajkowski. Będzie on odpowiedzialny za zarządzanie zespołem komercjalizacji oraz nadzór nad inwestycjami dewelopera. Zajmie się między innymi wyszukiwaniem i pozyskiwaniem terenów pod nowe projekty magazynowe, a także rozwojem już działających parków logistycznych.

Czajkowski z branżą związany jest od 1996 r. Doświadczenie zawodowe zdobywał na stanowiskach zarządzających w firmach: Przedsiębiorstwo Developerskie DOM, Media Billboards, Del Sol. Był odpowiedzialny m.in. za nadzór nad działalnością firm, w tym projektowanie i nadzór nad inwestycjami deweloperskimi, negocjacje z kluczowymi klientami, tworzenie planów rozwoju, windykacje czy restrukturyzacje przedsiębiorstw.

Jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego.

MM

W SKRÓCIE

Do ogłoszonego przez Bydgoszcz przetargu na dostawę 18 tramwajów przystąpił tylko jeden producent – bydgoska Pesa, która zaoferowała realizację zamówienia za 141,1 mln zł. Zamówienie dotyczyło 15 pojazdów o długości ok. 30 m i trzech o długości 20 m. Tramwaje mają mieć ok. 2,4 m szerokości i do 3,6 m wysokości. Według założeń pierwsze trzy z zamówionych tramwajów mają zostać dostarczone w przyszłym roku, a pozostałe w 2018 r. Zakup taboru zostanie sfinansowany ze środków europejskich. Przetarg na dostawę 18 tramwajów jest największym z dotychczasowych zamówień dla bydgoskiej komunikacji.

Po raz czwarty DPD Polska została uhonorowana certyfikatem „HR Najwyższej Jakości”. Nagroda przyznawana jest na podstawie specjalistycznych badań branżowych. Podmiotem organizującym przedsięwzięcie jest Polskie Stowarzyszenie Zarządzania Kadrami (PSZK). Certyfikat przyznawany jest firmom, które mogą się pochwalić najwyższymi standardami w obszarze zarządzania kapitałem ludzkim. Badanie bierze pod uwagę takie obszary, jak rekrutacja, systemy motywacyjne i wynagrodzenia, rozwój pracowników, komunikacja wewnętrzna, employer branding i CSR. Panelowy charakter badania umożliwia porównanie corocznych wyników wśród członków PSZK. Wręczenie nagród i wyróżnień odbyło się podczas uroczystej gali 17 XI 2016 r.

MM

Polska może być europejskim centrum logistyki

Z MARIUSZEM GERAŁTOWSKIM, prezesem Polskiego Stowarzyszenia Menedżerów Logistyki, rozmawia Janusz Mincewicz

Jaki był cel utworzenia Polskiego Stowarzyszenia Menedżerów Logistyki?

Cele Polskiego Stowarzyszenia Menedżerów Logistyki ewoluują. PSML chce aktywnie uczestniczyć w rozwoju branży logistycznej w Polsce przez wspieranie organizacji i instytucji w budowaniu kompetencji i edukacji. Stowarzyszenie jest kierowane do profesjonalistów z obszaru logistyki. Wspieramy wymianę poglądów i doświadczeń między specjalistami z branży, w tym naszymi blisko 450 członkami, korzystając ze wsparcia firm partnerów Stowarzyszenia. Rozwijamy formuły działania i oprócz warsztatów oraz konferencji POL-LOG, do której będziemy wracać w 2017 r. zechcemy wspierać programy kierowane do praktyków logistyki pod egidą nowej Rady Programowej PSML.

Polska logistyka należy do najszybciej rozwijających się w Europie. Jaki jest, Pana zdaniem, tego powód?

Jest kilka czynników, które decydują o dynamicznym rozwoju rynku logistycznego w Polsce. Oprócz rosnącego popytu wewnętrznego Polsce udaje się wykorzystywać sprzyjające czynniki geopolityczne i ekonomiczne. Wolny przepływ towarów w UE, znacząca poprawa infrastruktury tj. sieć drogowa, terminal tripple E w Gdańsku, oraz relatywnie niskie koszty pracy i ziemi w połączeniu z wysokim poziomem przedsiębiorczości na poziomie MSP sprzyjają rozwojowi branży. Na pewno mocnym elementem Polski jest również innowacyjność w obszarze IT i aplikacji logistycznych.

Rozwój logistyki w Polsce jest nierównomierny. Wciąż białą plamą jest wschód kraju. Co trzeba zrobić by to zmienić?

Jeżeli założymybyśmy stabilizację polityczną na wschód od Polski i idącą za tym rosnącą wymianę handlową oraz skuteczną realizację projektu Jedwabnego Szlaku – to bez wątpienia wschód Polski powinien trafić na listę priorytetów inwestycyjnych z zakresem działania na Europę Wschodnią i Środkową. Założenie jednak jest na tyle ryzykowne i odległe od dzisiejszej rzeczywistości, że wschód kraju ma kilkakrotnie mniejszy stosunek dróg ekspresowych niż rozwi-

nięte regiony kraju. Kolejną barierą jest oczywiście kontynuacja infrastruktury po stronie krajów ościennych. Przy aktualnych ograniczeniach to co na pewno powinno mieć miejsce to tworzenie wariantowej koncepcji rozwoju regionu, abyśmy w pełni wykorzystali szanse nadchodzące wraz ze zmieniającymi się czynnikami otoczenia.

Czy za rozwojem logistyki nadążają polscy menedżerowie związani z tą branżą?

Myszę, że mamy tutaj nierówny obraz. Następuje duży transfer wiedzy w ramach struktur firm międzynarodowych i poziom kompetencji systematycznie rośnie. Mamy również wiele przykładów błyskotliwych karier polskich menedżerów w międzynarodowych strukturach. Z drugiej strony stosunkowo niski poziom zaawansowania technologicznego rozwiązań stosowanych w Polsce, wynikający z niższego kosztu pracy i powierzchni, nie stymuluje rozwoju kompetencji specjalistycznych. Rozmawiając z graczami międzynarodowymi i krajowymi z obszaru MSP widzimy duży rozdźwięk na przykład w kompetencji wykorzystania rozwiązań technologicznych i inteligentnego łańcucha dostaw. Nie potrafimy lub nie chcemy w pełni wykorzystać coraz lepszej skalowalności rozwiązań technologicznych w tym sektorze.

Jak na tle Europy ocenia Pan polskie szkolnictwo logistyczne, zarówno to na poziomie szkoły średniej jak i studiów?

W tym obszarze mamy jeszcze sporo do zrobienia. Na szczęście jest coraz mniej miejsc, w których pokutuje pogląd, że logistyka jest prosta i każdy może ją robić. Rośnie świadomość, że dane z łańcucha dostaw i ich wykorzystanie są nieodzownym elementem budowania wartości dla klienta. Mało tego, logistyka w świecie e-commerce na przykład jest bezpośrednio źródłem przewagi konkurencyjnej. W tym świetle jest jeszcze sporo do zrobienia jeżeli chodzi o edukację, w której inwestycje wciąż nie są wystarczające. Brak kształcenia na poziomie szkoły średniej częściowo kompensowany jest przez programy akademickie – Szkoły Głównej Handlowej, Akademii Leona Koźmińskiego czy poznański Instytut

Logistyki i Magazynowania, choć często brakuje tym programom praktycznej i nowoczesnej wiedzy.

Jaki są perspektywy zatrudnienia?

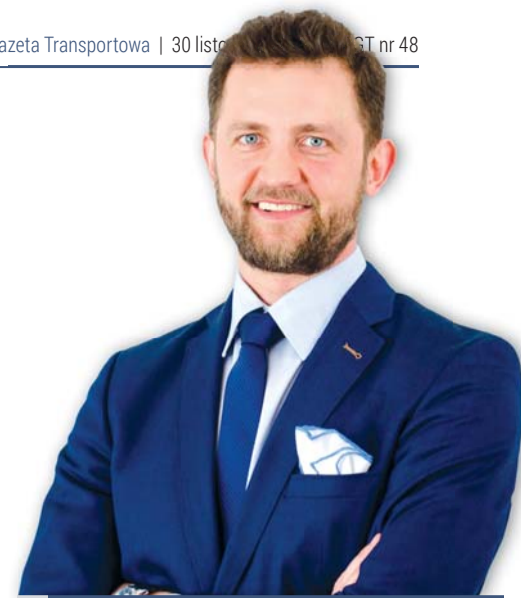
Logistyka to branża nadal rozwijająca się, o potrzebach zatrudnienia większych niż podaź. Mówi się, że innowacje (robotyzacja) i autonomiczne pojazdy ograniczą zatrudnienie ludzi. Nic bardziej mylnego...bo ktoś musi czuwać nad robotami i je serwisować np. Amazon uruchomił 270 robotów w swoim centrum dystrybucyjnym... i zatrudnił dodatkowo 170 ludzi do ich obsługi (serwisowania itp.) Potrzebna jest mobilizacja środowiska dla ciągłego kształcenia jakościowej kadry. Jako Stowarzyszenie widzimy tu swoją rolę we wsparciu organizacji środowiska praktyków i współdziałaniu na rzecz podnoszenia kwalifikacji.

W polskiej logistyce dominują firmy zagraniczne. Kiedy nastąpi ekspansja przedsiębiorstw z polskim kapitałem?

Mamy w Polsce duży udział firm z kapitałem polskim – ale w obszarze MSP oraz firm z udziałem Skarbu Państwa, który nie jest tak widoczny jak duże przedsiębiorstwa. Jeżeli przez ekspansję polskiego kapitału rozumiemy powstawanie dużych firm to obawiam się, że międzynarodowi operatorzy będą kontynuować inwestycje w przejęciu (jak np. OPEC, Siódemka) i wśród dużych prywatnych graczy firmy jak Raben pozostaną wyjątkiem. Być może korzystnie na sytuację wpłynie promowana przez Ministerstwo Rozwoju koncepcja narodowego kapitału – ale na tym etapie to koncepcja. Widzimy za to ogromną szansę na dużą, międzynarodową ekspansję firm z obszaru IT i aplikacji logistycznych. Jestem głęboko przekonany, że Polska może stać się europejskim centrum kompetencji w obszarach logistyki i zakupów.

Ciągle jest zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe. Kiedy nastąpi nasycenie rynku?

Wygląda na to, że jesteśmy w fazie stabilizacji przestrzeni magazynowych z około 10% wolnych przestrzeni i inwestycjami w toku, raczej nie spodzie-



NASZ ROZMÓWCA

- Urodził się w 1974 r. w Zambrowie na Podlasiu.
- Absolwent MBA Oxford Brookes University i Wyższej Szkoły Zarządzania w Warszawie.
- Od 1994 r. pracował w międzynarodowych korporacjach: P&G, Pepsico, GlaxoSmithKline, Novartis i Fujitsu. Przez 8 lat pełnił regionalne i globalne funkcje w centrali koncernu farmaceutycznego pracując w Szwajcarii.
- Żonaty, ojciec dwójki dzieci.
- Hobby: amator filozofii, żeglarz, golfista i narciarz.

wamy się dalszego wzrostu powierzchni magazynowych. Zgodnie z trendami przyszłości na co wskazuje m.in. koncepcja Logistyki 4.0 być może już wkrótce nie będą potrzebne nam magazyny. O ile to teza kontrowersyjna, o tyle innowacje w inteligentnym łańcuchu dostaw umożliwią zrobienie więcej na mniejszej powierzchni. W krótkim horyzoncie czasowym sytuacja może się również dynamicznie zmieniać – i to w obie strony – w zależności od ewentualnego zagrożenia wolnego przepływu towarów z Wielką Brytanią i dalej Unią Europejską oraz ewentualne udrożnienia handlu ze wschodem.

Jakie są prognozy dla polskiego rynku logistycznego?

Myszę, że Polska dysponuje stabilnymi i to w perspektywie najbliższych lat, czynnikami decydującymi o przewadze konkurencyjnej: koszty, położenie, przyrost infrastruktury, innowacyjne rozwiązania IT. Trudno również sobie wyobrazić obecnie ograniczenia w swobodnym przepływie dóbr w obszarze UE, co jest warunkiem kontynuacji rozwoju branży, wzmocnionego dalszymi inwestycjami w infrastrukturę. Na pewno presja płacowa wymusi podniesienie poziomu technologicznego rozwiązań logistycznych oraz wzrosną oczekiwania kompetencyjne wobec specjalistów i menedżerów w obszarze logistyki. Dlatego zapraszamy, zarówno profesjonalistów z branży jak i firmy, do środowiskowej współpracy dla podnoszenia tych kompetencji.

dr inż. ROBERT STERNIK, Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi



Szybkie tempo przemian gospodarczych w Polsce i towarzyszący im wzrost wymiany towarowej a także poprawa dobrobytu, sprzyjająca wzrostowi mobilności społeczeństwa, wywołały rosnące zainteresowanie problematyką transportową. Równocześnie, napłynęły na polski rynek zagraniczne podmioty gospodarcze wnoszące nowe rozwiązania i technologie w dziedzinie logistyki. Aplikacje nowych rozwiązań i technologii pojawiały się w systemach organizacji procesów produkcyjnych, magazynach i procesach transportowych. Na wzrastające zapotrzebowanie na kadrę zdolną zmierzyć się wyzwaniami nowoczesnej logistyki odpowiadało kilka uczelni w Polsce tworząc na swoich wydziałach nowe, lub unowocześniając istniejące kierunki związane z logistyką.

Podobne zjawiska dały się również zaobserwować w szkolnictwie średnim, gdzie najczęściej w szkołach technicznych pojawiły się klasy o specjalności logistycznej lub wręcz nowe szkoły średnie oferujące uczniom przygotowanie w zakresie problematyki logistycznej. Wiele z tych ośrodków kształcenia zapewnia dobry poziom przygotowania absolwentów w zakresie wiedzy, umiejętności i kompetencji. Jednakże ostatecznej weryfikacji poziomu przygotowania kadr dokonuje rynek poszukiwanych pracowników wyraźnie typując kilka zaledwie szkół, których absolwenci nie mają problemów ze znalezieniem miejsca pracy w logistyce.

prof. ALEKSANDRA KOŹLAK, Uniwersytet Gdański



Polskie szkolnictwo dość szybko zareagowało na potrzeby rynku pracy i kształci przyszłych logistyków praktycznie na każdym poziomie nauczania. Mamy w kraju szkoły średnie kształcące techników logistyków oraz studia licencjackie zarówno na renomowanych uczelniach państwowych, jak i prywatnych, które dobrze przygotowują młodzież do wykonywania zawodu. Swoją wiedzę można poszerzyć na studiach magisterskich i podyplomowych, a niektóre uczelnie jak Uniwersytet Gdański, oferują nawet studia doktoranckie w tym zakresie. Uczelnie kształcą logistyków zarówno na studiach o profilu akademickim, jak i praktycznym.

Jak widać, możliwości kształcenia osób zainteresowanych logistyką są bardzo szerokie, ale najlepsze efekty daje zachowanie ciągłości poprzez przechodzenie kolejnych etapów kształcenia. Zmierzam tu do tego, iż z własnej praktyki wiem, że na 2-letnie studia magisterskie przychodzi licencjaci po innych kierunkach, a nie jest możliwe nadrobienie w ciągu 2 lat wiedzy i umiejętności, jaką już mają studenci kontynuujący kształcenie na tym kierunku. Ta niedoskonałość szkolnictwa logistycznego wynika z przyczyn niezależnych od uczelni, gdyż jest efektem zasad wprowadzenia tzw. systemu bolońskiego, a niestety prawda jest taka, że system ten nie służy nabywaniu gruntownej wiedzy w danej dziedzinie.

JERZY WCISŁA, senator RP



Zapotrzebowanie na wykształconych logistyków w Polsce rośnie. Biznes zdaje sobie sprawę, że w zaostrzającej się konkurencji, mocno wchodzącej na łańcuch dostaw, musi zadbać o stosowanie nowoczesnych metod zarządzania logistyką i transportem. To zapotrzebowanie zauważył system edukacji. W coraz większej liczbie szkół średnich ten kierunek kształcenia jest obecny, niemal w każdym średniej wielkości ośrodku w Polsce. Nie jest to system jednolity, po części dlatego, że logistyka jest pojęciem dynamicznym, interdyscyplinarnym i często niejednoznacznie definiowanym.

Niestety, w polskiej rzeczywistości nie ma tradycji wiązania się ze sobą szkolnictwa średniego i wyższego, w efekcie studia nie są kontynuacją edukacji szkolnej. Problemem jest też nadążanie za szybkimi zmianami w logistyce, jako że łańcuch dostaw jest coraz bardziej rozbudowany i bardzo intensywnie korzysta z wielu dziedzin nauki, zwłaszcza telematyki i informatyki. W coraz większej liczbie firm funkcjonuje on na zasadach outsourcingu, bardzo często powiązane z firmami zachodnimi, które ściślej, niż w Polsce współpracują ze światem nauki. To wielka słabość naszego systemu edukacji, szczególnie na poziomie wyższym, który w zasadzie bardziej odtwarza wzorce zachodnie niż kreuje rozwiązania uwzględniające polskie uwarunkowania.

doc. dr inż. IRENEUSZ FECHNER, Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu



Rynek edukacyjny w Polsce w zakresie kształcenia logistycznego jest rynkiem dojrzałym. Obejmuje naukę w szkołach ponadgimnazjalnych i policealnych, wyższych uczelniach oraz w ośrodkach szkoleniowych. W 2015 r. uczestniczyło w nim 115 szkół wyższych, 510 szkół ponadgimnazjalnych i 77 policealnych oraz 141 ośrodków szkoleniowych. Możemy nawet mówić o pewnym nadmiarze.

Dojrzałość nie oznacza jednak doskonałości. Różnorodność form kształcenia i sposobów potwierdzania wykształcenia i kwalifikacji zawodowych komplikuje rozpoznawanie w procesach rekrutacyjnych rzeczywistych kompetencji zawodowych absolwentów. Nadal przedsiębiorcy zwracają uwagę na potrzebę większego uprządkowania edukacji logistycznej. Trwają prace nad kolejną zmianą podstaw programowych w ponadgimnazjalnych szkołach zawodowych. Wyższe uczelnie mają do wyboru praktyczny profil kształcenia, jednak nie wszystkie korzystają z tej możliwości. Potrzeba większej współpracy uczelni z przedsiębiorcami, tak jak jest to w przypadku studiów dualnych w Wyższej Szkole Logistyki z siedzibą w Poznaniu.

Czy Polska ma dobre szkolnictwo logistyczne?