

2017 dobrym rokiem na kolei

...zwłaszcza dla przewoźników pasażerskich.

TRANSPORT KOLEJOWY

STRONA 7



Przewozy promowe

Tony, pasażerowie, innowacje.

PRZEWOZY PROMOWE

STRONA 8



WYWIAD

Mamy większe moce przewozowe

W 2018 r. wykonamy więcej operacji niż przed rokiem.

STRONA 10



PGT

Polska Gazeta Transportowa

25 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Charakterystyczne spadki

Barometr transportowy wskazał w tym tygodniu spadek o 4%. W tej sytuacji procentowy stosunek udziału ofert frachtów do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych wyniósł 45:55. W eksporcie odnotowujemy głównie spadki: Czechy (-14%), Litwa (-13%), Rosja i Ukraina (po -7%), Francja (-5%), Holandia (-4%), Niemcy (-2%). Na tym samym poziomie co ostatnio pozostała Belgia. Ujemna tendencja przejawia się również w przypadku importu: Ukraina (-49%), Litwa (-11%), Rosja i Belgia (po -6%), Niemcy (-3%). Na plusie widzimy Czechy (+3%) i Francję (+2%).

więcej str. 4

Blisko 1,23 mld zł dofinansowania z UE

Przewoźnicy kolejowi wydadzą na tabor ponad 3 mld zł



Fot.: Wikimedia

MIKOŁAJ MARSZYCKI

Centrum Unijnych Projektów Transportowych przyznało blisko 1,23 mld zł dofinansowania dla 10 projektów kolejowych startujących w konkursie w ramach działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza Trans europejską Siecią Transportową (TEN-T). Dzięki temu przewoźnicy regionalni oraz województwa będą mogli kupić tabor wart ponad 3 mld zł.

W gronie zwyciężonych projektów znalazły się te przygotowane przez województwa: wielkopolskie, małopolskie i podkarpackie oraz spółki: PKP SKM w Trójmieście, Koleje Dolnośląskie, Koleje Mazowieckie, a także SKM Warszawa. CUPT uzyskało zgodę na zwiększenie kwoty alokacji przeznaczanej na ten konkurs z kwoty 1,03 mld zł do ponad 1,22 mld zł.

Centrum rozstrzygnęło także konkurs w ramach działania 5.1 dotyczącego rozwoju połączeń kolejowych w sieci TEN-T. Wygrał tu jeden projekt, zgłoszony przez PKP Intercity. W tym wypadku doszło z kolei do zmniejszenia alokacji z kwoty 850 mln zł do ponad 653 mln zł.

Koleje Mazowieckie. Największym beneficjentem konkursu w ramach działania 5.2 są Koleje Mazowieckie. Kryteria oceny spełniły i uzyskały wymaganą liczbę

punktów, cztery projekty spółki. Tym samym otrzyma ona łącznie dofinansowanie w wysokości ponad 580 mln zł. Kwota ta zapewni 50% sumy wydatków kwalifikowanych projektu i oznacza zakup co najmniej 55 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

W połowie stycznia przewoźnik podpisał już ramową umowę z firmą Stadler na zakup 71 Flirtów. Teraz, po przyznaniu dofinansowania, spółka będzie mogła parafować kontrakt realizacyjny.

SKM Warszawa. Największy pojedynczy projekt w konkursie zgłosiła warszawska Szybka Kolej Miejska - jego całkowita wartość wynosi ponad 498 mln zł, a dofinansowanie z Unii Europejskiej sięgnie ponad 202 mln zł. Spółka zamierza przeznaczyć tę kwotę na zakup nowego taboru a także na modernizację bazy technicznej na stacjach Szczyliwiczach.

I tak tabor warszawskiego przewoźnika wzbogaci się o 15 pojazdów pięciocłonowych i 6 czterocłonowych - przetarg na 13 pociągów (z opcją rozszerzenia o 8 kolejnych) ogłoszono już w październiku ubiegłego roku. Najprawdopodobniej umowę na ich dostawę spółka podpisze z bydgoską Pesą. Nowoczesne składy nie tylko wesprą istniejące już połączenia, ale będą także wykorzystywane do realizacji nowych.

PKP SKM Trójmiasto. Na 160 mln zł unijnego dofinansowania może liczyć projekt, o wartości przeszło 393 mln zł, przygotowany przez PKP SKM Trójmiasto, który w konkursie CUPT zajął drugie miejsce. Dotyczy on zakupu 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania taboru.

Składy, które zamierza zakupić trójmiejska SKM będą najdłuższe w Polsce, mają mieć 150 m i poruszać się z prędkością 140 km/godz. Będą one wykorzystywane na trasie Gdańsk Śródmieście-Lębork. Pierwszy pociąg spółka przewiduje odebrać pod koniec 2021 r., a ostatni w II połowie roku 2023.

Koleje Dolnośląskie. W konkursie CUPT równie wysoko oceniony został (drugie miejsce ex aequo z SKM Trójmiasto) projekt Kolei Dolnośląskich. Regionalny przewoźnik otrzyma dofinansowanie z funduszy europejskich wysokości 85 mln zł. Dzięki temu w najbliższym czasie na dolnośląskie tory wyjedzie 11 nowych pociągów. W ramach programu, którego całkowity koszt wynosi 209 mln zł, spółka powiększy swój tabor o 5 czterocłonowych eoz i 6 trójczłonowych pociągów spalinowych.

ciąg dalszy na str. 2

AKTUALNOŚCI

Dobre wyniki PKP Intercity

PKP Intercity podsumowało ubiegły rok. Z usług przewoźnika skorzystało w nim 42,8 mln pasażerów, czyli o 4,3 mln więcej niż rok wcześniej. Oznacza to 11% wzrost liczby podróży w porównaniu do 2016 r. i osiągnięcie lepszych rezultatów niż przewidywano w prognozach, które zakładały 39,2 mln osób. Szczególnie cieszymy się, że co roku wzrasta liczba podróżnych wybierających się na wakacje naszymi pociągami. Od czerwca do końca sierpnia z usług PKP Intercity skorzystało o ponad 1,3 mln pasażerów więcej niż w sezonie letnim 2016 r. - powiedział Marek Chraniuk, prezes zarządu PKP Intercity. Praca przewozowa osiągnęła natomiast poziom ok. 10,4 mln pasażerokilometrów, w porównaniu z 9,5 mln w roku ubiegłym. Spółka, która od 2008 r. do 2015 r. generowała regularne straty, drugi rok z rzędu osiągnęła dodatni wynik finansowy, który ukształtował się na poziomie 270 mln zł.

LOT rozszerza połączenia na Bałkany

Od czerwca PLL LOT uruchomi pierwsze bezpośrednie rejsy do Skopje w Macedonii i do Podgoricy w Czarnogórze. Będą je wykonywać samoloty Embraer 170 i 175, które na pokład mogą zabrać do 82 pasażerów. Skopje w Macedonii to zupełnie nowy kierunek w siatce. Ten kraj z roku na rok zyskuje na popularności wśród turystów, urzekając m.in. regionalną kuchnią i różnorodnością kulturową. Stanowi też świetną bazę wypadową do sąsiednich krajów: Grecji, Bułgarii i Albanii - powiedział dyrektor komunikacji korporacyjnej LOT Adrian Kubicki. Jeśli chodzi natomiast o Podgoricę to przewoźnik operował tam w lecie ubiegłego roku, a teraz powraca na ten kierunek z większą częstotliwością. W sumie spółka obsługuje 12 kierunków na Bałkanach. Oprócz Skopje i Podgoricy w ofercie na sezon letni 2018 r. znajdują się też rejsy do: Dubrownika, Zagrzebia, Splitu, Puli, Zadaru, Belgradu, Ljubljany, Sofii, Bukaresztu i Kluz-Napoki.

MM

LICZBA TYGODNIA

975 tys.



Tyłu pasażerów przewiozły na trasie między Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi a Polską obchodzące 5. rocznicę otwarcia połączenia Warszawa-Dubaj linie Emirates. W chwili uruchomienia lotów, w lutym 2013 r. Polska została 129. kierunkiem w międzynarodowej siatce połączeń przewoźnika. Obecnie linie zatrudniają ok. 740 Polaków, w tym 667 członków personelu pokładowego i pilotów.



9 771230 759808

CIMC VEHICLES

Driving New Value, Moving the World



CIMC Trailer Poland Sp. z o.o. ul. Handlowa 21, 81-061 Gdynia tel.: +48 58 760 26 00

www.cimc.pl

PRZECZYTAJ NA WWW

Oddalone odwołanie w sprawie Griffinów dla PKP Intercity

W ubiegłym tygodniu Krajowa Izba Odwoławcza w całości oddaliła odwołanie, wniesione przez Pesę Bydgoszcz, w związku z wynikiem przetargu na dostawę dwudziestu lokomotyw elektrycznych dla PKP Intercity. W rezultacie tej decyzji nie istnieją już żadne przeszkody dla finalizacji umowy między Newag S.A. i PKP IC.

zobacz: www.pgt.pl/62018-1

lub zeskanuj kod



Nowe biuro Asstra w Rumunii

Asstra-Associated Traffic AG otworzyła w styczniu nowe biuro w stolicy Rumunii, Bukareszcie. Wśród szerokiego zakresu świadczonych usług głównym produktem oferowanym przez firmę w tym kraju jest transport drogowy. W perspektywie rozwoju znajduje się eksport towarów na takich kierunkach, jak Chiny i Azja oraz intermodalny transport kontenerowy do/dla dalekiej Rosji oraz krajów WNP.

zobacz: www.pgt.pl/62018-2

lub zeskanuj kod



W SKRÓCIE

Około 250 mln zł przeznaczą PKP Polskie Linie Kolejowe na kupno specjalistycznych pojazdów i urządzeń do kontroli mostów i wiaduktów oraz sprawnego usuwania usterek na liniach kolejowych. Zakup sprzętu realizowany jest w ramach projektu POIiŚ 5.2-10 pn. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego”. Inwestycja ta jest ujęta w Krajowym Programie Kolejowym. Łącznie PLK zakupią 47 pojazdów.

MM

dokończenie ze str. 1

Blisko 1,23 mld zł dofinansowania z UE

Zgodnie z informacjami zawartymi we wniosku, pociągi te będą obsługiwać trasy takie jak: Trzebnica-Wrocław-Sobótka-Swidnica oraz Wrocław Główny-Wrocław Wojnow-Jelcz Laskowice. Przyznane dofinansowania cieszy szczególnie zwłaszcza, że była to ostatnia taka możliwość w tej perspektywie budżetowej – skomentował prezes KD Piotr Rachwałski. Pierwsze nowe składy przewoźnik otrzyma w III kwartale 2019 r., a ostatnie do końca 2021 r.

Województwa. Projekt pn. *Zakup taboru dla aglomeracyjnych kolejowych przewoźników pasażerskich na obszarze*

Poznańskiej Kolei Metropolitarnej, przygotowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego uzyskał w konkursie CUPT najwyższą notę. W ramach dofinansowania Wielkopolskie otrzyma 48,8 mln zł, przy całkowitej wartości projektu wynoszącej 120 mln zł.

Beneficjentem unijnych środków będzie także województwo małopolskie, które otrzyma 32 mln zł wsparcia na projekt o całkowitej wartości 88 mln zł. Za tę kwotę zamierza nabyć cztery czteroczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne. Przetarg na ich zakup będzie zorganizowany praw-

dopodobnie jeszcze w I kwartale tego roku.

Dziesiątkę wybranych przez CUPT projektów zamyka województwo podkarpackie, które na *Budowę Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej: zakup taboru wraz z budową zaplecza technicznego* dostanie blisko 117 ml zł dofinansowania. Cały projekt ma wartość przeszło 287 mln zł.

PKP Intercity. Jeśli chodzi o konkurs w ramach działania 5.1 dotyczącego rozwoju połączeń kolejowych w sieci TEN-T, to jego jedynym zwycięzcą, PKP Intercity, może liczyć na dofinansowanie pro-

jektu o wartości 990,4 mln zł, kwotą 402,5 mln zł.

Pieniądze te przeznaczone zostaną na modernizację wagonów do prędkości co najmniej 160 km/godz., lokomotyw elektrycznych, a także spalinowych do pro-

“ Na 402,5 mln zł dofinansowania może liczyć PKP Intercity przy realizacji projektu o łącznej wartości 990,4 mln zł

wadzenia prac manewrowych. Przewoźnik sfinansuje również zakup kilku pojazdów szynowo-drogowych i przy pomocy tych środków wesprze modernizację stacji postojowych w wybranych lokalizacjach w Polsce.

Co zmieni Brexit w transporcie?

Problemów niestety na pewno nie zabraknie



Uczestnicy konferencji zorganizowanej przez ZMPD

CEZARY BANASIAK

landii, Irlandii, Rumunii i oczywiście Polski.

Niewiedza, to największy problem dla biznesu – rozpoczął Jan Buczek. – ZMPD działając w interesie dużej grupy przedsiębiorców, którzy wożą towary między kontynentem a Wyspami, chce aktywnie szukać odpowiedzi na pytanie, co po Brexicie? Dlatego zorganizowaliśmy tę konferencję. Naszym obowiązkiem jest budowanie świadomości problemu wśród polityków i decydentów polskich oraz europejskich, jak również przygotowanie firm transportowych na nadchodzące, w najbliższym czasie problemy. I temu ma służyć nasza dzisiejsza dyskusja – dodał prezes ZMPD.

Łatwo i przyjemnie? Ambasador Wlk. Brytanii Jonathan Knott w swoim wystąpieniu zapowiedział, iż Brexit nie będzie oznaczał zakłóceń w dotychczasowo-

wym swobodnym przepływie osób, towarów i usług, a następnie dodał, iż w trakcie okresu przejściowego, dotychczasowe zasady nie powinny się zmienić. Będziemy chcieli zbudować nowe więzy ekonomiczne o największym możliwym dostępie do rynku dla obu stron – podsumował najogólniej jak tylko się dało.

Wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki ze swej strony przytomnie nadmieniał, iż wszelkie sprawy związane z tematem Brexitu na dobre się właściwie nie zaczęły. Przypomniał też, że nic nie będzie zdecydowane

o znaczeniu zasadniczym w relacjach bilateralnych między jakimkolwiek państwem UE i Wlk. Brytanią. Wszelkie negocjacje będą prowadzone między stronami: „EU 27” – rząd Zjednoczonego Królestwa i żadnego „trzeciego partnera”, w sposób wiążący, po prostu nie będzie. Niemniej to spotkanie jest ważne – chciałbym, żeby nasz głos wybrzmiał, zabrzmiał, żebyśmy byli słyszani i to w sposób konstruktywny – skomentował na koniec.

ciąg dalszy na str. 5

Miliardy rzucane w wody słodkie i słone

Tylko skąd je brać?



Budynek dworca morskiego w Gdyni

EWA GRUNERT

W najbliższych kilkunastu latach zainwestujemy w gospodarkę morską 100 mld zł. Do niedawna Polska stała tyłem do morza, a teraz traktuje je priorytetowo – oznajmił 3 II w Toruniu, Jerzy Materna, wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Zdaniem wiceministra – obecnie stoimy frontem do Bałtyku i w ciągu kilkunastu lat rząd zamierza zainwestować 25 mld zł w porty i wybrzeża. Wśród bardzo istotnych dla ministerstwa inwestycji znajdują się: Centralny Port w Gdańsku, pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin, a także powstanie nowego, głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu.

Wśród inwestycyjnych planów znalazło się również przywrócenie żeglowności międzynarodowych dróg wodnych, z szczególnym uwzględnieniem E30 – Odrańskiej Drogi Wodnej, E40 biegnącej od Gdańska przez Warszawę po Brześć i na Ukrainę oraz E70 – łączącej Antwerpię z Kłajpedą.

Dla wiceministra istotna jest również pozytywna decyzja środowiskowych uwarunkowań dla budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Stopień w Starzewie ma kosztować ponad 2 mld zł, a budowa zakończyć w 2025 r. Będzie służyć jako kolejny most, a także dla żeglugi po spiętrzeniu wody – powiedział Materna. Zapewniamy bezpieczeństwo dla tamy we Włocławku. Jeżeli tego nie zrobimy w krótkim czasie, to grozi nam poważne niebezpieczeństwo. Nie chcę nawet mówić co by się stało, gdyby nastąpiła katastrofa we Włocławku.

Zdaniem wiceministra kolejny stopień wodny jest wręcz konieczny z punktu widzenia bezpieczeństwa naszego państwa. Wszystkie inwestycje na tych drogach wodnych kosztowały będą ok. 70 mld zł, a na całą gospodarkę morską mamy łącznie ponad 100 mld zł – dodał wiceminister.

Skąd te pieniądze? Podana przez Maternę kwota 25 mld zł z przeznaczeniem na porty i inwestycje wybrzeżowe nie jest znowu porażająca. Jeśli podzieli się ją przez 10 lat, to rocznie wychodzi 2,5 mld zł, a 100 mld zł, to 10 mld w skali rocznej.

Wiceminister słowem nie wspominał natomiast o sposobach pozyskiwania tych pieniędzy. Czyli ile do kasy państwa wpłynęły pieniądze z gospodarki morskiej w ciągu kolejnych lat, z podziałem na środki prywatne i z podatków oraz w jakich proporcjach będą one wydawane na inwestycje?

Zasadność rzuconego od niechcenia zdania, że „Polska stała tyłem do morza” postanowiliśmy sprawdzić na podstawie Morskiego Rocznika Statystycznego. I tak: wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2013 r. wyniosła 2,1 mld zł (w cenach bieżących) i była prawie dwukrotnie wyższa niż w 2000 r. Nakłady inwestycyjne w większości realizowane były przez jednostki sektora prywatnego i w 2013 r. ich udział ogółem wyniósł 63,2% (w 2012 r. – 47,4%, w 2000 r. – 62,1%).

Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2015 r. wyniosła natomiast 2,95 mld zł (w cenach bieżących), a większość nakładów (57,3%) realizowanych było przez jednostki sektora prywatnego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 69,1%. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2015 r. wyniosła 23,2 mld zł (w bieżących cenach ewidencyjnych); ponad 50% środków trwałych była w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego.

Jeśli takie odwracanie się od morza Jerzy Materna uznał za klęskę, to trudno zrozumieć intencję tej wypowiedzi. Podkreślić należy również, że w całym wystąpieniu nie padło słowo o przekopie Mierzei Wiślanej, która też ma pochłonąć 1 mld zł.

RailFreight SUMMIT

More than 15 expert speakers will share their knowledge and expertise on the Silk Road and the gateway Poland

More info on: www.railfreightsummit.com

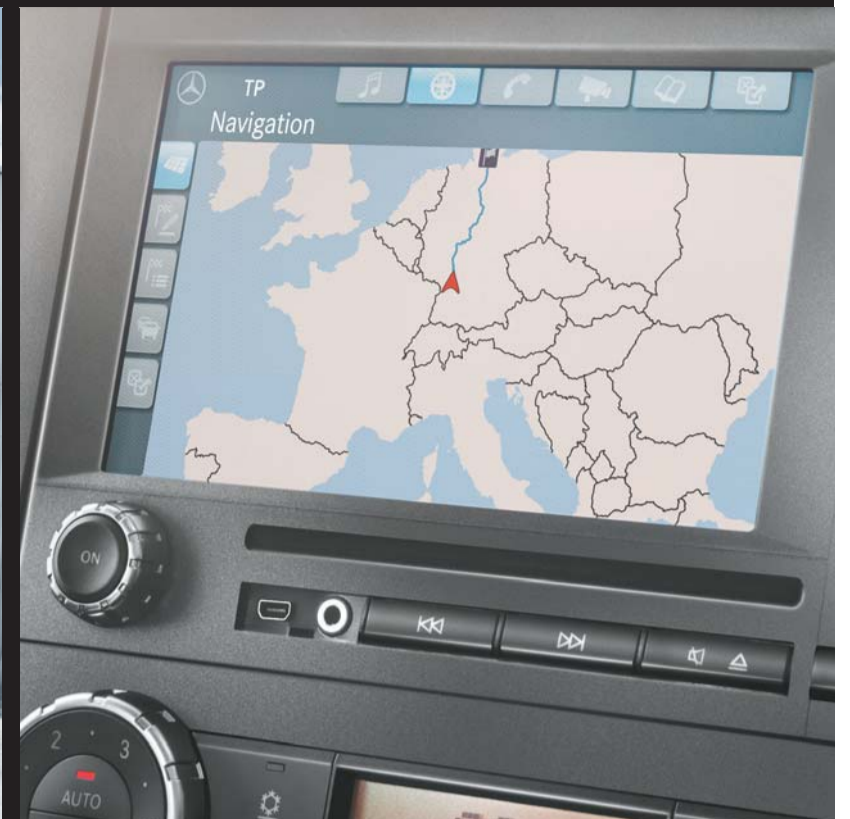
30% of using the discount code: RFSUMMITPGT

SILK ROAD GATEWAY POLAND

20, 21 MARCH // WROCLAW POLAND

MAIN EVENT PARTNER: NUNNER LOGISTICS

EVENT PARTNERS: WAGONYŚWIDNICA, SCHAVEMAKER Logistics & Transport



- Druga generacja silników i układu przeniesienia napędu
- + Predictive Powertrain Control
 - + Analiza użytkowania pojazdu Fleetboard

Ekonomiczność jest sumą wielu detali.

Predictive Powertrain Control i analiza użytkowania pojazdu Fleetboard są dostępne na życzenie. Więcej informacji udzieli Państwu najbliższy dealer Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



BAROMETR RYNKOWY

Barometr transportowy

EU > EU



■ Frachty w % ■ Ciężarówki w %

PL > BE	12	88
PL > CZ	45	55
PL > DE	43	57
PL > FR	47	53
PL > LT	11	89
PL > NL	11	89
PL > PL	57	43
PL > RU	19	81
PL > UA	29	71

BE > PL	6	94
CZ > PL	23	77
DE > PL	8	92
FR > PL	13	87
LT > PL	75	25
NL > PL	8	92
PL > PL	57	43
RU > PL	89	11
UA > PL	29	71

Charakterystyczne spadki. Barometr transportowy wskazał w tym tygodniu spadek o 4%. W tej sytuacji procentowy stosunek udziału ofert frachtów do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych wyniósł 45:55.

W eksporcie odnotowujemy głównie spadki: Czechy (-14%), Litwa (-13%), Rosja i Ukraina (po -7%), Francja (-5%), Holandia (-4%), Niemcy (-2%). Na tym samym poziomie co ostatnio pozostała Belgia.

Ujemna tendencja przeważa również w przypadku importu: Ukraina (-49%), Litwa (-11%), Rosja i Belgia (po -6%), Niemcy (-3%). Na plusie widzimy: Czechy (+3%), Francja (+2%). Natomiast bez zmian pozostała Holandia.

Tak jak zakładaliśmy nastąpił okres niewielkich spadków procentowych wartości udziałów ofert frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych. Jest to sytuacja charakterystyczna dla tego okresu. Biorąc pod uwagę nasze doświadczenia z lat ubiegłych możemy zakładać, że po tym przejściowym czasie nastąpi poprawa sytuacji.

Rekordowo i z jeszcze lepszymi planami

Polski producent regularnie poszerza zasięg



Zarząd firmy Solaris

CEZARY BANASIAK

6 II w Warszawie odbyła się konferencja firmy Solaris, podsumowująca pełen sukcesów rok poprzedni. A było się czym pochwalić – to już 15 kolejny rok z koszulką lidera polskiego rynku autobusowego.

1397 autobusów i trolejbusów sprzedanych w ciągu roku to najlepszy wynik w historii producenta, przebijający o 17 sztuk poprzedni rekord sprzed 4 lat i aż o 97 pojazdów lepszy od zeszłorocznych statystyk. A co równie ważne 2018 r. zapowiada się jeszcze lepiej.

Zagranica. Obserwując starania Solarisa na rynkach europejskich nie sposób się nie cieszyć nawet tak kibicowsko, „po polsku”, gdyż regularnie przybywa kolejnych miast, w których autobusy z logiem jamnika można zobaczyć, a dzięki temu i systematycznie umacnia się renoma firmy. Aż 952 pojazdy z bolechowskiej fabryki trafiły w 2017 r. do odbiorców na zagranicznych rynkach, a zatem eksport stanowił prawie 70% całej sprzedaży Solarisa.

Najwięcej kupiły Włochy – aż 225 autobusów (jeżdżą ulicami Bergamo, Mediolanu i Rzymu), co jest między innymi efektem realizacji części największego jednorazowego zamówienia w historii spółki na 360 międzymiastowych Solarisów InterUrbino dla przedsiębiorstwa transportowego Cotral ze stolicy Italii. Drugie w kolejności są Niemcy (tam pojazdy z Bolechowa jeżdżą już 10 miastach, m.in. w Berlinie, Dreźnie, Hamburgu, Hanowerze i Norymberdze) z 200 sztukami, a także Norwegia (Oslo) – 109 pojazdów, Lotwa (Ryga) – 96 pojazdów. Nowe kraje, które dołączyły do portfolio Solarisa w tym roku, to Holandia i Luksemburg (razem 41 nowych Urbino).

W kraju. W Polsce pozycja Solarisa jest niepodważalna od lat. To już 15 rok z rzędu gdy firma króluje na naszym rynku, z udziałem 51% w segmencie niskopodłogowych autobusów miejskich. Wśród łącznie 445 pojazdów dostarczonych w zeszłym roku do krajowych odbiorców najwięcej trafiło do Krakowa – 97 pojazdów, w tym 20 elektrycznych, do Grodziska Mazowieckiego, gdzie tamtejszy PKS zakupił 49 autobusów, a także do Częstochowy – 40 pojazdów.

Zakończył się rekordowy dla naszej firmy, pod względem sprzedaży, rok 2017, a już dzisiaj widzimy, że 2018 zapowiada się pod tym względem jeszcze lepiej. Obecnie Solaris ma podpisanych do realizacji zamówień na ponad 1400 pojazdów, a do końca roku liczba ta z pewnością się powiększy. Będziemy zatem kontynuować inwestycje w rozwój mocy produkcyjnych i optymalizację procesów, również w obszarze obsługi posprzedażowej – mówił Zbigniew Palenica, wiceprezes Solarisa odpowiedzialny za sprzedaż, marketing i after sales.

Elektrycznie. Tradycyjnie Solaris „rządzi” też w temacie elektrycznych autobusów. Wspomniane wcześniej zamówienia do Mediolanu i Bergamo były właśnie na elektryki (22 szt. modelu Urbino 12 electric), podobnie do Norwegii. Nie brakuje też zainteresowania bezemisyjnymi autobusami i w naszym kraju, jako jeden z pionierów „czystej” komunikacji miejskiej w Polsce, w zeszłym roku odebrało 22 elektryki Solarisa, co było największym jednorazowym kontraktem firmy na dostawę autobusów elektrycznych w Polsce (jeden z odebranych pojazdów był jubileuszowym setnym, jaki bolechowska fabryka dostarczyła do klientów). Co więcej, stanowią one aktualnie 40% floty w tym mieście, a będzie ich jeszcze więcej.

ZABEZPIECZENIA do samochodów dostawczych, busów i innych



Wyłączny przedstawiciel **VIRO** na Polskę:
www.bodo.net.pl • www.bodo-sklep.pl

W Krakowie zamówiono 20 szt. elektrycznych, w tym pierwszy przekazany do klienta przegubowy elektryczny autobus nowej generacji. W Warszawie wstępne zamówienie było na 10 szt. Urbino 12 electric, ale MZA zadeklarowało zakup kolejnych 130 pojazdów do 2020 r. Na ulicach stolicy



Nowy przegubowy elektryk Urbino 18

pojawił się także testowo, w dzierżawie, wspomniany powyżej 18-metrowy elektryczny przegubowiec.

Co nowego? W poprzednim wydaniu PGT pisaliśmy o dwuprzegubowym trolejbusie, który ma zacząć wozić pasażerów już w tym roku. Ale nowości ma być więcej.

W roku 2017 pokazaliśmy premierową wersję przegubowego autobusu elektrycznego nowej generacji Solaris Urbino 18 electric oraz przegubową wersję trolejbusu Solaris Trollino 18. Oba modele znalazły już swoich pierwszych nabywców w Polsce, Belgii i na Słowacji. W tym roku planujemy premierę aż trzech pojazdów. Pierwszym z nich jest nowy Solaris Trollino 24. Będzie to pojazd dwuprzegubowy o długości 24 metrów. Na początku powstanie w wersji trolejbusowej, ale docelowo ma on stanowić platformę także dla dwuprzegubowych autobusów elektrycznych i hybrydowych. Kolejne dwie premiery planowane na ten rok to nowy Solaris Urbino 12 z wodorowym ogniwem paliwowym oraz niskowejściowy nowy Solaris Urbino 12 LE nakierowany na niskie koszty eksploatacji. Robocza nazwa tego modelu to „Lite”. Premiera tych pojazdów planujemy na drugą połowę roku – podsumował dr inż. Dariusz Michalak, wiceprezes firmy Solaris.

Zapytanie ofertowe

Nowy sposób na wystawianie ładunku



Nowe funkcjonalności zawsze pod ręką

Giełdy transportowe oferują różne sposoby wystawiania ładunków. Niewiele z nich natomiast dostarcza rozwiązania, które znacznie ułatwiają i automatyzują pracę. Duża ilość telefonów, kontakty na komunikatorach oraz maile, które trzeba wysyłać, aby pozyskać przewoźnika, angażują spedytatorów i zleceniodaw-

ców co wymaga dużych nakładów czasu i pracy.

Automatyzacja pracy poprzez wykorzystanie systemów IT pozwala na skrócenie komunikacji między zleceniodawcą a firmą transportową. Rozwiązania oferowane przez Infracht mają na celu przede wszystkim

ułatwić i przyspieszyć pracę wśród pracowników branży transportowej.

Jaka stawka za transport? Zdarzają się sytuacje, że spedytory czy zleceniodawcy wysyłają towar na nowej relacji. Pojawia się wówczas problem związany z ceną, która byłaby adekwatna do przewozu ładunku w interesujący nas rejon. Kwestia negocjacji i rozmów z przewoźnikami na temat ceny staje się wówczas problematyczna. Infracht wprowadził nowy sposób wystawiania ładunku, który rozwiązuje ten problem – zapytanie ofertowe.

Wystawiając ładunek przez zapytanie ofertowe, wprowadza się podstawowe informacje na temat ładunku. Innowacyjność tego rozwiązania polega na tym, że przewoźnicy składają zleceniodawcy oferty, określając ceny, za które są w stanie przewieźć wystawiony przez zleceniodawcę towar. Oferty są widoczne tylko dla podmiotu zlecającego transport. Zleceniodawca może, ale nie musi podawać kwoty sugerowanej. Otrzymując kilka ofert od przewoźników, zleceniodawca ma realną możliwość rozeznania rynku oraz tego, jak kształtują się ceny na wybranej trasie. Funkcja ta jest niezwykle przydatna, nie tylko w momentach, kiedy mamy wątpliwość dotyczącą właściwej ceny za transport, ale także wtedy, gdy po prostu chcemy otrzymać dobrą ofertę.

Najlepszy przewoźnik. Wiemy już, że zleceniodawca wystawiający ładun-



Automatyzacja pozwala na skrócenie komunikacji między zleceniodawcą a firmą transportową

nek przez zapytanie ofertowe otrzymuje oferty cenowe od zainteresowanych przewoźników. Może on wybrać dowolnie spośród podanych propozycji, biorąc pod uwagę cenę, zaufanie do kontrahenta czy fakt, że już kiedyś z nim współpracował. Wszystko zgodnie z własnymi preferencjami. Najlepsza oferta nie jest też równoznaczna z najniższą ceną. Jeżeli zleceniodawca uzna, że przewoźnik dał wyższą cenę, ale ma do niego większe zaufanie, może bez żadnych przeszkód zaakceptować właśnie jego propozycję. Korzystając z platformy zleceniodawca zawsze ma wgląd do dokumentów przewoźników, którzy złożyli mu ofertę i może się z nimi zapoznać w dowolnym momencie.

Zawsze „pod ręką”. Oferty złożone przez przewoźników wyświetlają się w formie listy w szczegółach wystawionego przez zleceniodawcę ładunku, dzięki czemu wszystko jest zawsze

„pod ręką”. Jednym kliknięciem można zdecydować czy akceptuje się ofertę złożoną przez danego przewoźnika, a informacja o tym natychmiast zostanie wysłana mailowo.

Dlaczego warto? Zapytanie ofertowe to wyjątkowy sposób na nawiązanie współpracy z przewoźnikami, ponieważ daje rozeznanie w sytuacji na rynku oraz przegląd aktualnych cen za przewóz na określonych odcinkach. Dodatkowo ułatwia zarządzanie ofertami i gromadzi je wszystkie w jednym miejscu, w szczegółach danego ładunku, tak aby mieć stały dostęp do uporządkowanych informacji na temat statusu złożonych ofert.

Platforma Infracht stale się zmienia i dostosowuje do oczekiwań użytkowników. Już niebawem na platformie dostępny będzie system giełdy prywatnej „Zaufani Partnerzy”, który jeszcze bardziej ułatwi i przyspieszy pracę.

dokończenie ze str. 2

Co zmieni Brexit w transporcie?

List ministra. Wiceminister infrastruktury Justyna Skrzydło odczytała list nieobecnego na konferencji szefa resortu, Andrzeja Adamczyka. *Naszym wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłych relacji w sposób gwarantujący zachowanie podstawowych, uniwersalnych swobód przepływu towarów, osób i usług. Polscy przewoźnicy zajmują znaczącą pozycję na rynku międzynarodowych przewozów drogowych do Zjednoczonego Królestwa. 80% tych przewozów wykonują pojazdy ciężarowe niezarejestrowane w Zjednoczonym Królestwie, z czego 23% przewoźnicy polscy – napisał minister.*

W dobie coraz powszechniej stosowanych środków protekcyjnych wprowadzanych przez część państw członkowskich UE, które wspólnie z naszymi partnerami ze Zjednoczonego Królestwa ocenialiśmy jako wysoce ryzykowne dla konkurencyjności europejskiej gospodarki, szczególnie zależy nam na utrzymaniu wspólnego stanowiska w tym zakresie również w świetle negocjacji przyszłych relacji bilateralnych – podsumował.

Oczekiwania. *Uważam, że powinniśmy skupić się na najczarniejszym scenariuszu czyli na takim, w którym towary będą objęte cłem, będzie trzeba wypełniać mnóstwo dokumentów, a odprawa zajmie może nawet kilka godzin – powiedział po wysłuchaniu panelistów pierwszej części dyskusji, Jan Buczczek. Na ten moment – jeżeli chodzi o infrastrukturę – zarówno jedna, jak i druga strona nie jest w ogóle przygotowana. Nie wydaje mi się, żeby Wielka Brytania mogła utrzymać tak wielki poziom wymiany towarów jak jest obecnie. To zaś będzie strata zarówno dla Wielkiej Brytanii, jak i dla UE.*

Według Isabelle Maitre z Francuskiej Federacji Przewoźników (FNTR) jedną z najważniejszych kwestii byłoby utrzymanie wzajemnego uznawania licencji transportowych. *Po cichu liczymy, że przyjęty zostanie model szwajcarski, czyli bez obowiązku zezwoleń – dodała Joanna Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD. Z drugiej strony tam kabotaż nie jest dozwolony, a on w Wlk. Brytanii jest ważny dla firm polskich (takich zleceń na Wyspach mamy najwięcej), ale także dla francuskich.*

W drugiej części spotkania, Bogdan Oleksiak z Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, przypomniał pokrótce jakie są przewidywane skutki Brexitu w praktyce, m.in. według Banku Światowego odprawy celne wydłużą się o jeden dzień dla pojedynczego kontenera, przewóz przez wiele państw europejskich wielokrotni kontrole celne, wydłuży sam czas transportu, a co za tym idzie istotnie zwiększy jego koszty nawet w ramach systemu TIR, wzrośnie potrzeba zwiększenia nakładów na infrastrukturę graniczną, a także pojawi się ryzyko kongestii we francuskich i brytyjskich przygranicznych miastach portowych.

W odpowiedzi Martin Johnson, z brytyjskiego Departamentu ds. Wyjścia z UE (Department for Exiting the European Union), przedstawił – czego się można było spodziewać – dość pobieżnie wymijający punkt widzenia swojego rządu. *Oczywiście powinniśmy doceniać powagę sytuacji, ale przypominam, że nie opuszczamy Europy, opuszczamy „tylko” UE. Chcemy utrzymać jak najściślejsze więzy z Europą i na tym zamierzamy się skoncentrować.*

Podczas całonocnej konferencji poruszono wiele pomniejszych spraw, chociaż oczywiście nie wyczerpano tematu w najmniejszym stopniu, tym bardziej, iż w takim miejscu, nie ujmując nic nikomu, dyskusja może się odbywać jedynie na dość wysokim poziomie ogólności. Wydaje się, iż dobrym podsumowaniem spotkania mogłyby być słowa prowadzącego popołudniowy panel, Mathiasa Maedgę, delegata generalnego IRU w Brukseli. *Mam bardzo proste rozwiązanie problemów – powiedział żartobliwie. Wystarczy, żeby Wielka Brytania pozostała w Unii. Byłoby tutaj Państwo nadal mile widziane.*

Innowacyjna konstrukcja i zaawansowana technologia

Chłodnie do m.in. transportu żywności przyjazne dla środowiska

Hybrydowy naczepowy agregat chłodniczy firmy Thermo King, SLXi Hybrid, otrzymał Europejską Nagrodę Transportową za Zrównoważony Rozwój w roku 2018, w kategorii „systemy chłodzenia i ogrzewania pojazdów”.

To wyróżnienie za innowacyjną konstrukcję i zastosowane technologie przyjazne dla środowiska naturalnego, będące zarazem próbą odpowiedzi na problemy dotyczące braku równowagi w eksploatacji zasobów energetycznych.

Budowa. W skład wspomnianego układu chłodniczego wchodzi agregat Thermo King SLXi oraz zespół napędowy EnviroDrive firmy Frigoblock. Zespół ten zawiera alternator montowany do silnika ciągnika oraz napęd z falownikiem, który zapewnia stałe zasilanie elektryczne, co umożliwia pracę agregatu po wyłączeniu jego silnika wysokoprężnego.

Agregat wykorzystuje najnowszej generacji czynnik chłodniczy R-452A o niskim potencjale tworzenia efektu cieplarnianego (GWP), co znacznie przyczynia się do ograniczenia oddziaływania na środowisko. Odnacza się on również cichą pracą, co ułatwia klientom dostęp do części miasta, w których obowiązuje ograniczenie poziomu hałasu.

Dla produktów wrażliwych. We współpracy z niemieckim dealerem EURAM i firmą MJ Transport GmbH z Dortmundu, Thermo King i Frigoblock w zeszłym roku przeprowadziły szczegółowe testy pracy agregatu (o czym pisaliśmy także w 2017 r.) w rzeczywistych warunkach pracy. Przez kilka miesięcy ciągnik z naczepą wyposażoną w system SLXi Hybrid przewoził produkty zamrożone oraz wrażliwe na temperaturę produkty świeże i rośliny na trasach pomiędzy Niemcami, Holandią i Belgią.

MJ Transport podali po testach, iż agregat naczepowy wymagał tylko jednego tankowania w ciągu dwóch miesięcy testów, podczas gdy konwencjonalne agregaty wymagają uzupełniania paliwa przeciętnie co 1,5-2 tyg. Równocześnie wzrost zużycia paliwa przez ciągnik wyniósł tylko 0,6 l na 100 km. Ciągła praca agregatu z wysoką wydajnością umożliwiła bardzo precyzyjną kontrolę temperatury i poprawę obiegu powietrza co pozwoliło na stworzenie oszczędnych kosztowo warunków w przestrzeni ładunkowej o kontrolowanej temperaturze do przewozu delikatnych produktów. Jest to np. doskonała metoda do transportu roślin i kwiatów.

Nagroda. Europejska Nagroda Transportowa za Zrównoważony Rozwój przyznawana jest co dwa lata przez HUSS-VERLAG GmbH, niemieckiego wydawcę magazynu „Transport”, aby uhonoriować firmy z branży transportowej i pojazdów

W SKRÓCIE

Kolejne miasto z autobusami hybrydowymi Volvo. MPK w Białymstoku rozstrzygnęło przetarg na dostawę nowych autobusów miejskich. W części dotyczącej pojazdów hybrydowych (przetarg obejmował też autobusy spalinowe) wybrana została oferta Volvo Polska – firma dostarczy dwa tego typu pojazdy. Autobusy miejskie Volvo 7900 Hybrid są zasilane energią elektryczną podczas ruszania i postojów na przystankach. Po osiągnięciu prędkości 15-20 km/godz. przełączają się na zasilanie silnikiem diesla. Bateria ładują się podczas hamowania, a autobus nie wymaga dodatkowej infrastruktury do ładowania. Autobusy tego typu zużywają 30-40% mniej paliwa i emitują od 40-50% mniej spalin w porównaniu z analogicznymi dieslami.

CB

użytkowych, które podejmują działania na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Niezależne jury złożone jest z przedstawicieli biznesu, nauki, stowarzyszeń branżowych i mediów, a wręczenie nagród odbyło się podczas oficjalnej ceremonii w Monachium.

AS



CARGONEXX™

Przyszłość transportu drogowego

Cargonexx szuka przewoźników do zleceń transportowych z Niemiec

Cargonexx jest:

- ✓ **bezpłatne**
- ✓ **niezobowiązujące**
- ✓ **gwarantuje szybką zapłatę***

Cargonexx jest niemiecką spedycją, która rozdziela atrakcyjne zlecenia transportowe i służy pomocą w trakcie realizacji transakcji.

Sprawdź nas! Rejestracja na Cargonexx jest bezpłatna i do niczego Cię nie zobowiązuje.

ZAREJESTRUJ SIĘ JUŻ TERAZ



www.cargonexx.pl

*Obecny termin płatności wynosi 5 dni roboczych od momentu otrzymania wszystkich dokumentów przewozowych

BIURO BROKERSKIE



omega

CZY TWOJĄ FIRMĘ STAĆ NA RYZYKO?

NASZE UBEZPIECZENIA TRANSPORTOWE
ZAPEWNIĄ BEZPIECZEŃSTWO

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

MOIM ZDANIEM



Kacper Caniból,
koordynator projektu
Top Young 100
Polskiego Stowarzyszenia
Menedżerów Logistyki

Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki ogłosiło projekt Top Young 100? Jaki jest jego cel?

Głównym celem projektu jest eksplorowanie rynku młodych talentów branży TSL i rozwijanie u nich kompetencji menedżerskich poprzez współpracę z uczelniami wyższymi z całej Polski, które do naszego projektu wydelegują swoich najzdolniejszych studentów, głównie z 4. i 5. roku studiów.

Dzięki współpracy z naszymi partnerami biznesowymi studenci przez cały rok będą stawali przed realnymi wyzwaniami świata łańcucha dostaw a nad ich rozwojem będą czuwać mentorzy, którzy będą uczyli nie tylko wiedzy o logistyce, ale również tego, w jaki sposób monitorować swoje postępy i planować następne kroki rozwoju kariery. Całościowy projekt przyniesie benefit zarówno studentom (doświadczenie), uczelniom (atrakcyjność procesu kształcenia, jak również dostarczą bazę najzdolniejszych studentów z całej Polski przedsiębiorstwom uczestniczącym w projekcie).

Mówiąc o kształcie projektu, warto więcej uwagi poświęcić filarowi mentoringu, któremu studenci będą poddani przez cały rok trwania projektu. Będzie on prowadzony przez profesjonalistów z branży, którzy w ramach własnego rozwoju osobistego chcą pomóc młodemu pokoleniu w rozwijaniu swoich kompetencji. Mentoring będzie swoistą „szkołą” dla osób, które chcą rozwijać w sobie kompetencje lidera. Projekt rozwija nowe umiejętności nie tylko u studentów, ale również pozwoli rozwijać się profesjonalistom, którzy dołączają do projektu.

Korzystając z okazji, pragniemy zaprosić wszystkich zainteresowanych do zostania mentorem w naszym projekcie. Wszystkie informacje o projekcie dostępne są na stronie www.topyoung100.pl.

JM

W SKRÓCIE

Operator logistyczny Dachser po raz kolejny zajął pierwsze miejsce w najnowszym rankingu „Top 100 der Logistik” w segmencie europejskich przewoźników drobnicowych. Firma poprawiła także swój wynik na rynku transportu specjalistycznego, w tym logistyki żywności, zmieniając pozycję z miejsca siódmego na czwarte. Według badań przeprowadzonych na podstawie wartości sprzedaży w 2016 r., cały europejski rynek usług logistycznych odnotował wzrost na poziomie ok. 2%, osiągając obrót w wysokości ok. 1 biliona 50 miliardów euro. Oznacza to, że branża logistyczna rozwija się równie dynamicznie jak rynki unijne, gdzie wzrost PKB w ubiegłym roku wyniósł 1,9%.

MM

Terminal cargo z punktem odpraw celnych

Rzeszów-Jasionka gotowa do obsługi handlingowej



Znajduje się tu najdalej wysunięty na wschód Europy, punkt obsługi przesyłek fitosanitarnych

Od 1 II w Waimea Cargo Terminal Rzeszów-Jasionka funkcjonuje punkt obsługi Służby Celno-Skarbowej. Na terenie nowego terminalu można zatem realizować procedury pozwalające na dopuszczenie towarów do wolnego obrotu na terytorium UE, wywóz towarów oraz przygotowanie innych procedur specjalnych.

Wraz z uruchomieniem odpraw celnych na terminalu cargo jesteśmy w pełni gotowi do obsługi handlingowej naszych klientów – powiedział Michał Tabisz,

prezes Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka.

Proces przeprowadzki zespołu cargo portu lotniczego Rzeszów-Jasionka do nowych pomieszczeń na terenie Waimea Cargo Terminal również został zakończony, dzięki czemu magazyn jest gotowy do przyjmowania i wysyłania ładunków cargo.

Port lotniczy jako zarejestrowany agent handlingowy cargo świadczy obsługę przesyłek towarowych na powierzchni ponad 1,7 tys. m². Terminal

został wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia do kontroli bezpieczeństwa towarów o pojemności lotniczych kontenerów transportowych – posiadany skaner rentgenowski pozwala dokonywać kontroli frachtu o wymiarach otworu 180x180 cm. Obiekt posiada także chłodnię, mroźnię oraz specjalnie wyposażone magazyny przeznaczone do przechowywania produktów spożywczych. Znajduje się tu najdalej wysunięty na wschód Europy, punkt obsługi przesyłek fitosanitarnych.

Na terenie terminalu jest także pomieszczenie Pro morte czyli służące do przechowywania ludzkich prochów lub zwłok. Personel uprawniony jest do pełnej obsługi frachtu (magazyn-plyta-rampa-samolot), w tym również przesyłek specjalnych – typu DGR – towarów niebezpiecznych, przesyłek wielkogabarytowych i wartościowych. Przygotowane są również pomieszczenia dla żywych zwierząt oraz dla towarów radioaktywnych.

Najemcami powierzchni logistycznej oraz biurowej w terminalu są firmy, które świadczą kompleksową obsługę handlingową przesyłek towarowych: TSL (którą tworzą spółki TS Logistic Sp. z o.o. oraz Cargo Sp. z o.o.), Kuehne + Nagel oraz Airport Handling Services Sp. z o.o.

HH

Zapotrzebowanie na powierzchnie logistyczne przewyższa podaż

2017 dobrym rokiem dla P3

JERZY KONWICKI

Właściciel i zarządca obiektów logistycznych, firma P3, odnotowała w ubiegłym roku rekordowy wzrost. Portfolio spółki zwiększyło się do ponad 4 mln m² obiektów logistycznych na dziewięciu europejskich rynkach.

Wskaźniki najmu osiągnęły rekordową wysokość, sięgając 97% na koniec roku. Ponadto firma rozpoczęła budowę blisko 600 tys. m² nowej powierzchni i finalizując strategiczne zakupy w wielu krajach – w tym nabycie na początku roku znacznego portfolio w Hiszpanii o wartości ponad 240 mln euro. Z końcem roku P3 pozyskał także ponad 100 ha dodatkowych gruntów w Europie, gotowych do zabudowy.

P3 zwiększyło również bazę swoich klientów, witając w swoich progach nowe firmy, takie jak Lamborghini-Ducati, British American Tobacco, Antalis i BSH Electrodomesticos. Deweloper ukończył także budowę obiektów dla dotychczasowych klientów, takich jak FM Logistic,

eMAG oraz Kuehne + Nagel. Obecnie z parków logistycznych P3 korzysta ponad 360 firm.

Realizując nasze długoterminowe cele, byliśmy bardzo aktywni w 2017 r., zarówno pod względem działalności deweloperskiej, jak i dokonywania zakupów. Zapotrzebowanie na powierzchnię logistyczną najwyższej jakości nadal przewyższa podaż w prawie wszystkich kluczowych lo-

“ Łącznie oddaliśmy do użytku 190 tys. m², a kolejne 88 tys. m² jest w budowie

kalizacjach na terenie Europy i nie widzimy żadnych oznak wskazujących na osłabienie tej tendencji. W tym tempie może się okazać, że wartość spółki podwoi się w ciągu kolejnych 3-5 lat – skomentował przyszłość firmy Ian Worboys CEO P3.

TRZY PYTANIA



Marcin Osowski,
wiceprezes ds. infrastruktury
Zarządu Morskiego Portu Gdańsk

W zeszłym roku istotnie wzrosły przeładunki w polskich portach. Czy mamy już dobrą infrastrukturę by dowieźć i wywieźć z nich ładunki?

Istotnie, wzrost przeładunków jest rezultatem poprawy poziomu infrastruktury – zarówno w samych portach, jak również na terenie kraju. Dotyczy to przebudowy poszczególnych nabrzeży, budowy supraportów, jak magazyny, place składowe, oraz dróg i kolei na szlakach prowadzących do polskich portów. Dotychczasowe inwestycje, choć ważne, były tylko nadrobieniem wieloletnich zaniedbań i ograniczeń. Dobrym przykładem jest nowy most kole-

jowy przez Martwa Wisłę, który zastąpił stary, niemiecki obrotowy most jednorowowy z początku XX w.

Tym niemniej, skuteczną realizacją strategii głównych polskich portów, w tym największego – Portu Gdańsk – wymaga dalszej modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej.

Co trzeba zrobić, by poprawić drogową infrastrukturę dojazdową?

W przypadku dróg przede wszystkim trzeba dokończyć budowę autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S7 wraz ze Wschodnią Obwodnicą Warszawy. Do tego dochodzi doprowadzenie drogi ekspresowej S17 do granicy z Ukrainą, S19 ze Słowacją i autostrady A2 do granicy z Białorusią oraz dokończenie Trasy ekspresowej S5 od autostrady A1 koło Grudziądza, aż do Wrocławia.

Takie trasy zapewnią portom w Gdańsku i Gdyni szybkie połączenia drogowo z krajami naszego bezpośredniego zaplecza. Port w Szczecinie z pewnością oczekuje natomiast dokończenia drogi ekspresowej S3 do granicy z Czechami i na północy, aż do terminali w Świnoujściu.

A jak Pan ocenia infrastrukturę kolejową i inwestycje w nią w kontekście poprawy komunikacji dojazdowej do portów?

W przypadku inwestycji kolejowych to każde odtworzenie szlaków w układzie Północ-Południe służy polskiemu portom. W przypadku Gdyni i Gdańska kluczowe jest zwiększenie

Również w Polsce 2017 r. był dla P3 udany. Spółka podpisała umowy najmu na ponad 400 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej, z czego ponad 290 tys. m² stanowią nowe kontrakty.

Andrzej Wroński, dawniej dyrektor krajowy na Polskę, który awansował niedawno na stanowisko dyrektora ds. zarządzania aktywami grupy, podsumował 2017 r. następująco: *Miniony rok był dla nas bardzo udany. Nie tylko w pełni zrealizowaliśmy strategię rozwoju w Polsce, ale także niemal trzykrotnie przekroczyliśmy, zakładany na początku roku plan budowy nowych obiektów. W każdym z naszych czterech parków rozpoczęliśmy realizację nowych powierzchni. Łącznie oddaliśmy do użytku 190 tys. m², a kolejne 88 tys. m² jest w budowie. Ten rok zapowiada się równie intensywnie, choćby ze względu na planowane rozpoczęcie prac na gruncie o powierzchni 50 ha, który kupiliśmy w ubiegłym roku, tuż obok parku P3 Poznań. Szukamy także nowych lokalizacji, gdzie będziemy mogli się dalej rozwijać.*

przepustowości na terenie aglomeracji Trójmiejskiej – rozbudowa dawnej magistrali węglowej z Gdyni przez Kościerzynę, czwarty tor od Pruszcza Gdańskiego do Tczewa wraz z rozbudową terminala multimodalnego w Zajączkowie oraz likwidacja wąskich gardeł na głównych szlakach np. jednorowowy odcinek magistrali węglowej w okolicach Tarnowskich Gór, wąskie bocznicie na granicy w Zwardoniu i tym podobne ograniczenia.

W szerszym kontekście konieczne będzie dokończenie budowy CMK od Grodziska Mazowieckiego aż do Portu Gdańsk oraz budowa magistrali kolejowej prowadzącej z Gdańska do terminalu w Małaszewiczach oraz do Lublina i dalej do granicy z Ukrainą z pominięciem węzła warszawskiego. W wypadku Portu Szczecin-Świnoujście to modernizacja linii łączącej te dwa porty, pełna modernizacja Nadodrzańki oraz linii kolejowych prowadzących do Czech.

Podsumowując, polskie porty będą się dalej rozwijać w szybkim tempie tylko wówczas, gdy ich atrakcyjność wynikająca z transit time'u będzie wspomagana przez nowoczesną infrastrukturę, powstającą na terenie całego kraju, a nie tylko w obszarze portów. Warto pamiętać, że nawet inwestycje na Podlasiu lub na Dolnym Śląsku istotnie mogą wpływać na sukces portów, a co za tym idzie całej gospodarki narodowej.

JM

ROZMYŚLANIA SPEDYTORA



Felietonista
Polskiej
Gazety
Transportowej

Piotr M. Sikorski

Czas drona

Bezpieczne parkingi to w Unii Europejskiej temat wściekle żywy i to bynajmniej nie dlatego, że Unia o bezpieczeństwo dba, ale dlatego, że nie jest w stanie go zapewnić. Nie ma w Unii bezpiecznego parkingu, to znaczy takiego, na którym kierowca może być pewnym, że ani on, ani jego samochód, nie zostaną okradzeni. Średnia wartość przewożonego ładunku systematycznie rośnie, a straty w towarze o wysokich cenach szacowane są na miliony euro w wypadku każdego okradzonego pojazdu. Wszyscy o tym wiedzą (złodzieje też), wszyscy się tym martwią, wszyscy o tym mówią i na gadaniu się kończy. Żadne z państw-członków nie zdołało samo stworzyć odpowiedniej infrastruktury parkingowej ani aliansu z biznesem – prywatnym, który mógłby ponieść część kosztów. Tymczasem...

Amerikanom udało się podjąć skuteczną walkę z Talibami dopiero przy pomocy dronów! Udowodniono, że droższa i najkrwawsza wojna, czyli wojna lądowa wymagająca ogromnych sił i środków jest już przeżytkiem albo będzie toczona punktowo w miejscach tego wymagających. Zniknął (dla mających drony) koszmar strat własnych, okazało się, że pieniądze jest dosyć. Czyli...

Pora zastosować sprawdzone rozwiązanie do ochrony parkingów i łapania złodziei okradających TIR-y. W przybliżeniu możemy powiedzieć, że średni dron kosztuje ok. 10% ceny samochodu patrolowego. Jego prędkość lotu pozwala albo odwiedzić te same punkty zagrożenia znacznie częściej, albo skontrolować ich dużo więcej, niż może to zrobić w tym samym czasie radiowóz. Wymaga jednego operatora, podczas, gdy w patrolu musi brać udział 2 funkcjonariuszy. Koszt godziny lotu nie przewyższa kosztu godziny patrolowania samochodem (helikopter jest znacznie droższy). Dron lata cicho (czego znów o helikopterze nie da się powiedzieć), a nocą jest praktycznie niewidoczny, a więc może łatwo zaskoczyć sprawców na gorącym uczynku lub śledzić ich aż do kryjówki. Trudno go trafić, a brak załogi pozwala w razie ataku na ekstremalne, z punktu widzenia przeciętnego, manewrowanie. Bilans – zaoszczędzony etat z wozu patrolowego oraz skierowanie oddziałów specjalnych bezpośrednio do kryjówki złodziei, czyli 100% skuteczności. Jednym słowem: idealne rozwiązanie, tylko dlaczego żadna policja go nie stosuje?

Pierwszy zarzut to przepisy o ochronie danych osobowych, które nie pozwalają na filmowanie ludzi na ulicy (a jednak monitoring istnieje). Odpowiedź jest prosta: podczas lotu patrolowego obiektyw drona jest okiem operatora i tak, jak trudno uznać, że patrolujący kierowca radiowozu ma zamknąć oczy, tak i tu, dopóki obraz nie jest nagrywany wszystko jest zgodne z prawem. Przepisy o policji na całym świecie pozwalają jej podejmować działania prewencyjne i te, które zmierzają do zabezpieczenia dowodów przestępstwa. To oznacza, że operator może w pełni legalnie włączyć tryb nagrywania obrazu, jeżeli poweźmie podjęcie, że za chwilę może dojść do przestępstwa, o filmowaniu złodziei w akcji i w czasie ucieczki nie wspominając. Dzięki transmisji on-line zdjęcia przestępców i ich środków transportu mogą być przekazane oddziałom specjalnym, które mają ich ująć w ich kryjówce, ergo spada ryzyko zranienia lub zabicia przypadkowych osób.

Drugi zarzut: w nocy jest ciemno. Po pierwsze parkingi są częściowo przynajmniej oświetlone (w Belgii całe autostrady), a współczesne kamery są bardzo czułe. Po drugie, można użyć kamer na podczerwień. Po trzecie, dron może mieć reflektor żeby, w razie potrzeby, oświetlić na ulamek sekundy to, co trzeba sfilmować bardzo wyraźnie.

Wiele mówi się o tym, że samolot zarabia pieniądze tylko, jeżeli leci z pasażerami, czy ładunkiem – wnioski z tego wyciągnęła w pełni tylko jedna linia lotnicza. Wiele mówi się o ograniczonych środkach budżetowych. Wiele mówi się o braku rąk do pracy. Wiele mówi się o przypadkowych ofiarach działań policji, nieskuteczności, czy wręcz bezsilności wobec złodziei. Marzeniem policjanta jest nakrycie przestępcy w jego kryjówce, a nie tylko schwytanie na gorącym uczynku. Pora, jak wspomniana linia lotnicza, wyciągnąć wnioski i zatrudnić drony.

piotrsikorski@poczta.onet.pl

2017 dobrym rokiem na kolei

... zwłaszcza dla przewoźników pasażerskich



Wśród przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych największy wzrost w 2017 r. odnotowały Koleje Dolnośląskie

JERZY KONWICKI

W minionym roku w przewozach pasażerskich na kolei padł najlepszy wynik od 15 lat, jak podał Urząd Transportu Kolejowego, za usług przewoźników skorzystało blisko 303,6 mln pasażerów. Po pięciu latach spadków poprawiły się także wyniki przewozów towarowych – w 2017 r. przetransportowano 239,9 mln t ładunków.

Oferta kolei odpowiada coraz lepiej na potrzeby pasażerów. Wygodne, nowe lub zmodernizowane pociągi, krótsze czasy przejazdu, odpowiednio ułożenie rozkładu – to zachęca do podróżowania. Dane z ostatnich lat pokazują, że w porównaniu do innych krajów, takich jak Szwajcaria, mamy jeszcze dużo do zrobienia. Ale najnowsze statystyki wskazują, że kierunek jest dobry – podsumował wyniki prezes UTK Ignacy Góra.

Ciągły wzrost liczby pasażerów korzystających z kolei występuje zarówno w przypadku przewozów dalekobieżnych, jak również regionalnych i w obrębie dużych miast. Wynik blisko 304 mln podróżnych za ubiegły rok (ostatnio podobną liczbę osób odnotowano w 2002 r.) jest prawie o 3,8% wyższy niż za 2016 r. Blisko 75% pasażerów skorzystało z usług Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckich, PKP Intercity i PKP SKM w Trójmieście. Ta pierwsza spółka, działająca pod marką Polregio, pozostała największym przewoźnikiem regionalnym – liczba pasażerów wzrosła przez rok w 2016 r. było ich 79,5 mln) o blisko 400 tys.

Dynamiczny rozwój KD. Jednak wśród przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych największy wzrost odnotowała spółka Koleje Dolnośląskie. W 2017 r. KD przewiozły blisko 9,4 mln podróżnych, co oznacza poprawienie wyniku sprzed roku o blisko 2,1 mln osób. Dodajmy, że spółka już od kilku lat regularnie osiąga ok. 2-milionowy przyrost liczby pasażerów w ciągu roku. Rok 2016 zakończyła z wynikiem 7,3 mln pasażerów na pokładzie, w 2015 było to 5,2 mln, a w 2014 – 3,6 mln.

Renfe, państwowy przewoźnik kolejowy w Hiszpanii, planuje włączyć do swego taboru pociągi na skroplony gaz ziemny. W styczniu ruszyły pierwsze testy nowych pojazdów.

O zamianie zasilania pociągów z oleju napędowego na skroplony gaz ziemny mówiło się w Hiszpanii od kilku lat. Podkreślano, że stale unowocześniany tabor, w którego skład wchodzi m.in. jednostki TGV, nie powinien psuć sobie reputacji pojazdami napędzanymi dieslem. Pociągi takie wciąż kursują w wielu hiszpańskich prowincjach, zazwyczaj w terenie górzystym, wywołując negatywne opinie części społeczeństwa, a szczególnie środowisk ekologicznych.

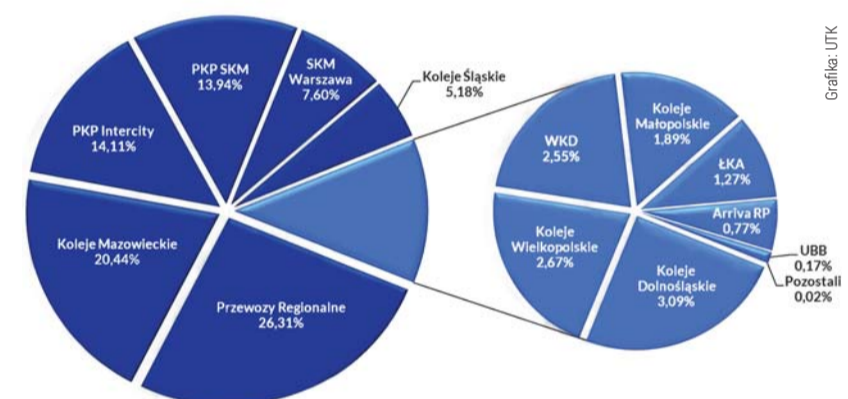
Jak wyjaśnił hiszpański minister robót publicznych i transportu Inigo de la Serna, zmiana zasilania z oleju napędowego na skroplony gaz ziemny jest pierwszą tego typu inwestycją w Europie, a także w skali światowej jeśli chodzi o pociągi pasażerskie.

Faza testów. Na początku stycznia ruszyły pierwsze pociągi zasilane skroplonym gazem ziemnym. Faza testów prowadzona jest na linii łączącej gminy Figaredo i Trubia. Szacujemy, że próby nowego taboru potrwać przez około cztery miesiące. Ich celem będzie sprawdzenie zalet ekologicznych oraz ekonomicznych – ujawnił Inigo de la Serna.

niez Koleje Mazowieckie odnotowały wzrost liczby obsłużonych pasażerów o 1,1 mln (więcej na ten temat pisaliśmy w poprzednim wydaniu PGT), Koleje Małopolskie (o prawie 0,9 mln) czy też Koleje Śląskie (o ponad 420 tys.).

Spółka PKP Intercity, będąca największym przewoźnikiem realizującym przewozy długodystansowe, odnotowała wzrost liczby pasażerów o ponad 11,2% (ponad 4,3 mln pasażerów) w porównaniu do 2016 r. Udział tej trzeciej co do wielkości spółki w rynku, wzrósł o blisko 1% i wyniósł 14,1% w porównaniu do 13,2% w 2016 r. Porównując rok 2017 do 2016 wzrosły też udziały Kolei Dolnośląskich, WKD, Kolei Małopolskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Kolejny rekord to wspaniały prezent na dziesiąte urodziny spółki. Przyrost liczby przewiezionych pasażerów cieszy nas tym bardziej, że w minionych dwunastu miesiącach wzrost pracy przewozowej był relatywnie mały. Poza uruchomieniem wiosną nowej linii do Wojnowa i od połowy grudnia niewielką obecnością w Międzyzlesiu, przez cały rok jeździliśmy na tych samych trasach co w 2016 r. Dodatkowo obsługiwaliśmy pasażerów w zasadzie taką samą liczbą pociągów jak rok wcześniej – nowoczesne Impulsy 45WE zaczęły regularnie kursować dopiero od grudniowego rozkładu jazdy, więc nie miały dużego wpływu na osiągnię-



Udział przewoźników wg liczby pasażerów (styczeń-grudzień 2017 r.)

ty wynik. To daje też nadzieję, że nowy rok będzie jeszcze lepszy od poprzedniego – nie krył zadowolenia Piotr Rachwałski, prezes zarządu Kolei Dolnośląskich.

Inni na plusie. Wśród spółek, które również odnotowały wzrosty obsłużonych pasażerów znalazła się Łódzka Kolej Aglomeracyjna, poprawiając swój wynik z 2016 r. o ponad 1,3 mln i przewożąc ponad 3,8 mln osób (+52%). To efekt zwiększania liczby połączeń na obsługiwanych trasach i pełnej integracji taryfowej z łódzkim lokalnym transportem zbiorowym. Na ten dobry wynik wpływ miało również otwarcie dworca Łódź Fabryczna w grudniu 2016 r. Poza KD i ŁKA dobrze wypadły rów-

Praca przewozowa. Jeśli chodzi o pracę przewozową to w 2017 r. była ona o blisko 6% większa niż w roku poprzednim i wyniosła 20,3 mld pasażerokilometrów. Niekwestionowanym liderem w tym zakresie jest PKP Intercity, które wykonało ponad połowę pracy przewozowej ogółu przewoźników pasażerskich. Na drugim miejscu z udziałem prawie 21% znalazły się Przewozy Regionalne. Trzecie miejsce i prawie 11% udziału należy do Kolei Mazowieckich.

Przewoźnicy pasażerscy wykonali pracę eksploatacyjną na poziomie 162,3 mln pociągokilometrów. W po-

ównaniu z 2016 r. wartość ta wzrosła o 1,4%, co oznacza, że pociągi przewoźników pasażerskich przejechały o ok. 2,3 mln km więcej.

Na wyniki przewozowe nie wpłynęły istotnie modernizacje linii kolejowych. W II połowie 2017 r. na wielu odcinkach rozpoczęły się inwestycje. W pewnym stopniu zakłóciły one wzrost ruchu pasażerskiego. Niektóre remonty wymagały całkowitego zamknięcia linii, np. z Warszawy Zachodniej do Grodziska Mazowieckiego. Prowadzone są również gruntowne modernizacje głównych ciągów komunikacyjnych jak w przypadku odcinka linii kolejowej E20 Poznań-Warszawa. Póki co bilans jest więc dodatni, ale w tym roku zakres robót

torowych jest większy i może już nie być tak różowo.

Rok 2017 stał przede wszystkim pod znakiem inwestycji taborowych i zmian jakościowych wśród przewoźników pasażerskich. Przewoźnicy nie tylko kupowali nowe pociągi, ale też modernizowali już posiadany tabor. Oprócz tego proponowali także podróżnym rozwiązania w zakresie ofert biletowych nawiązujących do idei wspólnego biletu, jak Pakiet Podróżnika czy Wspólny Bilet Samorządowy. Wygląda na to, że te trendy będą także dominowały w najbliższych latach.

Przewozy towarowe. Wyniki w przewozach towarowych w 2017 r. wskazują, że przełamana została wreszcie tendencja spadkowa. Przewoźnicy przetransportowali 239,9 mln t ładunków. To wzrost o ponad 7,9% w porównaniu do 2016 r. Ten przyrost związany był z ogólnym ożywieniem wielu gałęzi gospodarki i szeregiem nowych inwestycji. Wykonano m.in. większą liczbę przewozów intermo-

dalnych i ładunków masowych takich jak choćby kruszywo.

Przewoźnicy realizowali usługi transportowe na potrzeby najważniejszych inwestycji, grup energetycznych, ale również uruchamiali coraz bardziej popularne połączenia intermodalne. Widać wyraźnie, że intermodal odgrywa coraz większe znaczenie w całej gospodarce – skomentował prezes Góra.

Praca przewozowa w 2017 r. wyniosła 54,8 mld tkm i była wyższa niż w 2016 r. o 4,2 mld tkm, tj. 8,3%. Minimalnie zwiększyła się za to średnia odległość przewozów z 227,8 km w 2016 r. do 228,5 km w 2017. W ubiegłym roku przewoźnicy towarowi wykonali pracę eksploatacyjną na poziomie 80 mln pociągokilometrów – o 8,2% więcej niż rok wcześniej.

Problemy do rozwiązania. Pomimo że dane za 2017 r. wskazują na lepszą sytuację przewozów towarowych niż w ostatnich latach, UTK wskazuje na konieczność stworzenia odpowiednich warunków uzasadnionego ekonomicznie wykorzystania sieci kolei i dróg podczas przewozu ładunków, a także zrównoważenia pozycji transportu kolejowego z drogowym.

I tak, zdaniem prezesa Góry, choćby funkcjonująca ulga intermodalna powinna być zapewniona na wiele lat. *Dodatkowo mogłaby ona być rozszerzona tak, by promować np. przewoźników posiadających tabor zgodny z TSI i wyposażony w sygnalizację kabinową.*

Winno się także podjąć działania rozwiązujące problemy z dużymi opóźnieniami w realizacji przewozów czy obsługi pociągów na terenie Małaszewicz.

Sprostowanie

W poprzednim wydaniu „Polskiej Gazety Transportowej” (nr 4-5/2018), w artykule pt. *Dobre wyniki samorządowego przewoźnika za 2017 r.*, zamieszczonym na str. 5, popełniliśmy klasyczny czeski błąd podając liczbę podróżnych obsłużonych w 2017 r. przez Koleje Mazowieckie w wysokości ponad 26 mln gdy w rzeczywistości było ich oczywiście **ponad 62 mln.**

Za pomyłkę, przewoźnika oraz czytelników, serdecznie przepraszamy.

MM

W SKRÓCIE

Na linii kolejowej Warszawa-Białystok postępuje budowa mostu na Bugu, modernizacja stacji w Małkini oraz torów pomiędzy Sadownem a Czyżewem. Prace rozpoczęły się od stacji Sadowne w stronę Białegostoku. Na ok. 30 km odcinka zdemontowany został jeden tor wraz z siecią trakcyjną. Rozbrano także 5 peronów na stacji Sadowne. Obecnie układany jest nowy tor. Trwają także prace związane z budową trzech mostów, przepustów oraz przejścia dla pieszych pod torami na stacji Małkinia. Budowane są perony na przystankach: Prostyń, Zareby Kościelne, Kietlinka oraz Szulborze Koty. Dotychczasowy jednotorowy odcinek Prostyń Bug-Małkinia będzie dwutorowy. Podobnie zaplanowano nowy most nad rzeką Bug. Przeprawa ta będzie miała konstrukcję lukową złożoną z dwóch stalowych mostów osadzonych na wspólnych przyczółkach i żelbetonowych podporach. Powstający 300-metrowy obiekt umożliwi szybszy przejazd pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/godz. Kursować będą mogły także cięższe składy towarowe o nacisku 221 t/oś. Zakończenie modernizacji odcinka Sadowne-Czyżew planowane jest na koniec 2019 r.

Zarząd spółki Koleje Dolnośląskie oraz Samorząd Województwa Dolnośląskiego podjęli decyzję o zakupie dwóch nowoczesnych spalinowych zespołów trakcyjnych. Składy powinny zostać dostarczone w I połowie 2018 r. Będą obsługiwać podróżnych na trasach cieszących się największym zainteresowaniem pasażerów, takich jak Wrocław-Trzebnica czy Wrocław-Swidnica/Bielawa. W okresie letnim mają stanowić dodatkowe wzmocnienie pociągów sezonowych, natomiast od nowego rozkładu jazdy 2018/2019 zostaną wykorzystane do rozbudowy oferty KD na liniach nieelektryfikowanych.

Przewozy Regionalne uruchomiły nowe, codzienne połączenia między Zieloną Górą, Węglińcem, Żarami i Görlitz. Dzięki dobrej współpracy z partnerem po stronie niemieckiej, spółka Laenderbahn DLB, zainicjowano 3 połączenia z Zieloną Górą do Görlitz i z powrotem (w dni robocze) oraz dodatkowe kursy pomiędzy stacjami Węglińiec-Görlitz-Węglińiec (w weekendy). Dotychczas połączenia te realizowane były tylko do stacji Zgorzelec. Zielona Góra to ważny punkt na transportowej mapie zachodniej Polski. Uruchomienie nowych bezpośrednich połączeń przez Węglińiec do Görlitz wpłynęło na wzrost znaczenia kolei w podróżach międzynarodowych wśród mieszkańców województwa lubuskiego – powiedział Krzysztof Pawlak, p. o. dyrektora oddziału PR w woj. lubuskim.

MM

Hiszpańskie Renfe dodaje gazu

W planach stopniowe wycofywanie pojazdów na olej napędowy

MARCIN ZATYKA



Rząd Hiszpanii uruchamia plan oszczędzania energii w sektorze kolejowym

Wprowadzie testy nie dobiegły jeszcze końca, ale eksperci ds. transportu twierdzą, że nowe pociągi zostaną włączone do sieci kolejowej wkrótce po zakończeniu okresu próbnego. Już podczas zeszłorocznej jesieni kierownictwo spółki Renfe zapowiedziało też, iż nie będzie więcej zamawiać pociągów na olej napędowy.

Przewoźnik kolejowy ma już także gotowe założenia dostaw surowca. Wstępny kontrakt został zawarty z dwoma hiszpańskimi spółkami energetycznymi: Gas Natural Fenosa oraz Enagas, a nad przebiegiem wdrażania ekologicznych lokomotyw czuwa już francuskie towarzystwo klasyfikacyjne Bureau Veritas.

Oszczędności na energii. W styczniu rozpoczęły się również testy nowatorskiego programu oszczędzania energii na traktach kolejowych. Nowe rozwiązania będą sprawdzane przez około dwa lata przez Adif, hiszpańskie przedsiębiorstwo państwowe odpowiedzialne za budowę oraz zarządzanie większością infrastruktury kolejowej w tym kraju. Program prowadzony będzie w ramach strategii Smart Grid Ferroviario, czyli inteligentnej platformy zarządzania energią, która obejmie zarówno sieć pociągów szybkiej kolei TGV, jak i tradycyjne linie pasażerskie. *Celem tego projektu jest podejmowanie przez zarządzających siecią kolejową decyzji co do dostosowania dostarczanej energii do realnego zapotrzebowania kursujących po kraju pociągów* – powiedział de la Serna.

Zarówno nowa platforma zarządzania energią w czasie realnym na torach jak i stopniowe wycofywanie pojazdów napędzanych olejem napędowym w Hiszpanii ma służyć wykonaniu

projektu o nazwie „Pojazd Energii Alternatywnych”, jaki Madryt założył na lata 2014-2020. Stanowi on ważny element przygotowywanej własnie przez rząd nowej ustawy o Zmianie Klimatycznej i Transformacji Energe-

W styczniu rozpoczęły się również testy nowatorskiego programu oszczędzania energii na traktach kolejowych

tycznej. Z szacunków ministerstwa energii wynika bowiem, że tabor kolejowy Hiszpanii zużywa około połowę energii elektrycznej wykorzystywanej przez branżę transportową w tym kraju.

Przewozy promowe i ro-ro stanowią istotną część transportu morskiego w Unii Europejskiej, która stawia nieustannie na żegludę bliskiego zasięgu.

Przewozy ro-ro stanowią istotną część strategii przenoszenia ładunków z transportu kołowego na wodny. Z kolei transportowanie pasażerów promami znajduje istotne miejsce w strategiach liczących się operatorów turystycznych.

Przewozy statkami ro-ro i promami przekroczyły 464 mln t, z czego ponad 247 mln t przemieszczono między portami Unii Europejskiej w żegludzie bliskiego zasięgu.

Tony na promach. Wspomniane przewozy stanowią istotny udział w europejskich przewozach morskich żegludgi bliskiego zasięgu, które Eurostat oszacował w 2015 r. na 1,8 mld t. Jeśli odliczy się

ładunki płynne (ponad 800 mln t) oraz masowe suche (prawie 364 mln t), to przewozy ro-ro i promami stanowią prawie połowę przewozów drobnicy zjednostkowanej. Podaż ro-ro systematycznie rośnie i w 2015 r. rynek przekroczył wyniki sprzed załamania podaży w 2008 r.

Udział ro-ro w ogólnych przewozach dóbr drogą morską przekracza jedną czwartą tonażu ładunków przemieszczanych w portach Irlandii (około 14 mln t, stanowi 28% wszystkich ładunków), Szwecji (około 45 mln t, 27%) oraz Danii (ponad 21 mln t, 25%) – podaje Eurostat. Dla wielu krajów połączenia ro-ro i promowe stanowią istotną część aktywności portów. W Wielkiej Brytanii przez terminale ro-ro i promowe przejeżdża na kołach 104 mln t towarów (dane z 2015 r.), we Włoszech jest to 88 mln t, w Niemczech około 37 mln t, we Francji ponad 30 mln t. Polskie porty z wynikiem ok. 8 mln t ładunków ro-ro sytuują się w środku rankingu.

Pasażerowie na Śródziemnym. W Unii Europejskiej liczba pasażerów przemierzających się drogą morską zbliżyła się do 400 mln osób (z wyłączeniem turystów podróżujących statkami pasażerskimi i jachtami), ale nie osiągnęła rekordowych przewozów z okresu 2007-2008 (439 mln). Mimo znacznych spadków ruchu pasażerskiego na rynku dominują przewozy podróży w portach Włoch (70 mln pasażerów) oraz Grecji – 66 mln osób. W latach 2010-2015 liczba pasażerów w portach włoskich zmniejszyła się prawie o 20%, a w greckich o około 24%. To niewątpliwie wpływ malejącej atrakcyjności turystycznej tych krajów.

W Danii liczba pasażerów promów ustabilizowała się na poziomie 42 mln osób, w Niemczech i Szwecji na ok. 30 mln podróży. W Wielkiej Brytanii nastąpił niewielki spadek do poziomu 27,8 mln pasażerów, w portach Chorwacji przy wzroście 8,5% ich liczba zbliżyła się do 27,3 mln osób.

Porty Hiszpanii przyjęły 25 mln osób (o ponad 16% więcej pasażerów niż w 2010 r.). We Francji natomiast nastąpił

Przewozy promowe

Tony, pasażerowie, innowacje



Prom „Skania” kursujący ma trasie Świnoujście-Ystad

MAREK GRZYBOWSKI

spadek o 4% do 26,1 mln pasażerów. Polska z 2,4 mln pasażerów plasuje się daleko za czołową głównych beneficjentów ruchu promowego.

Promowe innowacje. Rynek promowy to przestrzeń kreowania innowacji. Dziś zwracamy uwagę na promy z napę-

“Niestety, polscy armatorzy uzupełniają swoją flotę kupując kilkunastoletnie jednostki na rynku wtórnym

dem hybrydowym, LNG, czy elektrycznym. Ale zaczęło się znacznie wcześniej. Za pierwsze innowacyjne rozwiązanie przyjmuje się zaprojektowanie w Szkocji w 1850 r. statku ro-ro *Leviathan*, którego zadaniem był transport wagonów w po-

przek *Firth of Forth* w rejonie Edynburga na południu kraju. Dzięki tej innowacji można było przewozić duże ilości ładunków masowych transportować koleją.

Później promy kolejowe przewoziły również wagony pasażerskie. Swego czasu przez Gdynię (w latach 1946-1948) kursował prom, który obsługiwał pociąg pasażerski *Balt-Orient-Express*, wożący pasażerów na trasie Sztokholm-Belgrad. Następnie zaczęły upowszechniać się promy samochodowe i samochodowo-pasażerskie, jak również kolejowo-samochodowo-pasażerskie. Te ostatnie pływają od wielu lat ze Świnoujścia.

Turystyka zakupowa. Kryzys paliwo- wy w latach 70. spowodował wzrost kosztów bunkrowania i pogorszył ekonomikę transportu morskiego, w tym promowego. Operatorzy szybko zareagowali i wprowadzali do eksploatacji promy typu „jumbo”, które mogły przewozić duże liczby pojazdów. Ekonomia skali w przewozach ro-ro została wsparta przez do-

chody ze sklepów wolnocłowych, które przy rosnącym ruchu pasażerskim stały się istotnym źródłem dochodów linii promowych.

Z chwilą rozszerzenia się UE żegluga promowa utraciła dochody ze sklepów wolnocłowych. Linie promowe i miasta nadmorskie zaczęły korzystać na różni- cach cen. Turystykę zakupową z czasem zaczęła wspierać turystyka konferencyjna i biznesowa, a następnie turystyka zdrowotna. Armatorzy zaczęli oferować pakiety turystyczne dla rodzin i grup tematycznych.

Innowacyjne napędy. Kolejne utrudnienie z jakim spotkali się operatorzy promów, to regulacje ekologiczne i wprowadzenie stref SECA, które wymusiły ograniczenia emisji substancji szkodliwych w spalinach. Armatorzy szybko zareagowali instalując skrabery, a następnie zamawiając promy z napędem na gaz lub metanol, elektrycznym lub hybrydowym. Wielu armatorów i właścicieli terminali promowych przy wprowadzaniu innowacyjnych rozwiązań i realizacji inwestycji korzystało ze wsparcia środkami z UE. To kraje najbogatsze skorzystały w największym stopniu z programów wspierania innowacji, rozwoju autostrad morskich oraz inwestycji w terminale promowe.

Na popycie na innowacyjne napędy skorzystały również polskie stocznie z Gdyni i Gdańska, przebudowując systemy napędowe i tworząc nowe rozwiązania. Niedługo w rejonie byłego Dworca Morskiego (obecnie Muzeum Emigracji) powstanie nowoczesny terminal promowy w porcie Gdynia, jako element autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona.

Rynek promowy wywołuje popyt na innowacje. Tylko część polskiego przemysłu stoczniowego z niego korzysta. Niestety, polscy armatorzy uzupełniają swoją flotę kupując kilkunastoletnie jednostki na rynku wtórnym. Flagowy projekt morski Planu Morawieckiego Program Batory, budowy serii promów dla polskich armatorów, wciąż czeka na pochylni.

W SKRÓCIE

Przy Nabrzeżu Bułgarskim szcze- cińskiego portu, 27 I, zacumował prom „Copernicus” (ex. „Puglia”). Jednostkę zakupiła od jednego z włoskich armatorów Euroafrica. Zbudowany w 1995 r. we włoskiej stoczni Fincantieri „Co-



pernicus” ma zastąpić eksploatowany w barwach Unity Line od roku 2008 prom „Kopernik” pływający obecnie na linii Świnoujście-Ystad. „Copernicus” to siostrzana jednostka eksploatowanego przez Unity Line „Galileusza”. Prom zabiera na pokład prawie 100 pasażerów, a długość linii ładunkowej wynosi ok. 1800 m. Jednostka zostanie zmodernizowana i dostosowana do potrzeb nowego właściciela. Prom będzie kursował na trasie Świnoujście-Południowa Szwecja i wejdzie do eksploatacji prawdopodobnie w kwietniu lub maju tego roku.

WS

W chińskich zakładach Avic Weihai Shipyard, 2 II, położono stępkę pod budowę jednej z czterech jednostek zamówionych przez Stena Line. Promy te będą o 50% większe niż standardowe jednostki typu ropax. Każdy z nich będzie mógł przyjąć na pokład 1 tys. pasażerów i będzie dysponował linią ładunkową o długości ponad 3 tys. m oraz dodatkową przestrzenią dla 120 pojazdów osobowych. Wszystkie promy będą miały 214,5 m długości. Jednostki wyposażone zostaną w silniki „gas ready”, dzięki którym będą mogły zostać dostosowane do zasilania gazem LNG lub testowanym już przez armatora, na statku „Stena Germanica”, metanolem. Jednostki będą obsługiwać połączenia na Morzu Irlandzkim. Harmonogram budowy nowych statków przewiduje ich dostawę w roku 2019 oraz 2020. W umowie zawarto opcję uprawniającą armatora do rozszerzenia zamówienia o kolejne cztery promy.

MM

Ponad 2 mln obsłużonych pasażerów

Udany pierwszy rok estońskiego promu

Prom „Megastar”, należący do estońskiego operatora Tallink Group, w ciągu pierwszego roku kursowania obsłużył ponad 2 mln osób na trasie Tallinn-Helsinki. To najwyższa liczba z dotychczas osiągniętych w okresie roku na obszarze Morza Bałtyckiego.

Jednostka pływa na wspomnianej trasie od 29 I 2017 r. i w pierwszym roku kursowania pokonała 94 520 mil morskich przewożąc, poza wspomnianymi 2 mln podróży, także 375 tys. pojazdów. Nowoczesny i przyjazny dla środowiska statek był najczęściej wybierany przez klientów spośród dostępnych w rozkładzie.



Całkowity koszt budowy 212-metrowego promu wyniósł 230 mln euro

Osiągnięcia przewozowe w pierwszym roku kursowania jednostki są wielkim sukcesem naszego przedsiębiorstwa. Jestem dumny, że „Megastar” to największa pry-

watna inwestycja w stolicy Estonii od dekady, a jednocześnie jednostka nowej generacji, która zainaugurowała nową erę rozwoju ekologicznych technologii w obszarze przewozów promowych na Morzu Bałtyckim – nie krył zadowolenia dyrektor zarządzający Tallink Group Janek Stalmeister.

Całkowity koszt budowy 212-metrowego promu wyniósł 230 mln euro. Jego nośność ładunkowa to ok. 49 tys. GT, a rozwijana możliwa prędkość dochodzi do 27 węzłów. „Megastar” ma trzykrotnie wyższą moc niż prom „Star” pływający równocześnie pomiędzy Tallinem i Helsinkami. Jednostka może być napędzana paliwem LNG oraz diesla. Podczas stosowania gazu

emisja związków siarki spada do zera, a związków azotu oraz dwutlenku węgla zostaje ograniczona o prawie 40% w porównaniu z innym statkiem przewoźnika, promem „Superstar”, który kursował na tej trasie przed zakupem nowoczesnego statku.

Prom spełnia wymogi regulacji ECA (Obszar Kontroli Emisji), dotyczącej zanieczyszczenia związkami siarki w strefie kontroli emisji, do której zalicza się również obszar Morza Bałtyckiego. Pod koniec października ubiegłego roku „Megastar” został nominowany do nagrody za najbardziej ekologiczny statek roku.

HH

Morskie Podróże do Skandynawii

Informacja i rezerwacja:

tel. +48 91 88 02 909 | 801 989 771

rezerwacje@unityline.pl

► unityline.pl



UNITY LINE

Duńskie promy stawiają na ekologię

... i napęd elektryczny



Prom „Tycho Brahe”

HH Ferries Group, operator promów pływających między miastami Helsingør (Dania) i Helsingborg (Szwecja), zrobił ze swojego „Tycho Brahe” największy na świecie prom o napędzie elektrycznym.

„Tycho Brahe” nie jest jedynym przejawem ekologicznego trendu w że-

gludze. Promy kursujące między Danią a Niemcami na trasie Gedser–Rostock zostały wyposażone w napęd hybrydowy, podobnie jak promy pasażerskie pływające między wyspą Venø a lądem.

Spodziewam się, że w nieodległej przyszłości pojawi się więcej promów o napędzie elektrycznym i hybryd-

wym. Już teraz jesteśmy świadkami szybkiego postępu technologicznego, ale Dania i Europa muszą nadal inwestować w innowacyjne rozwiązania – powiedział Jakob Ullegård z Danske Rederier, branżowej organizacji duńskich armatorów.

Dzięki spadkowi cen baterii i zniesieniu dodatkowych opłat od przedsiębiorstw użyteczności publicznej, doliczanych do rachunków za energię oraz zmniejszeniu opłat za elektryczność, pobieranych od większych jednostek pływających, w Danii wzrosło zainteresowanie przestawieniem promów na nowe metody zasilania.

W czasie zorganizowanego przez Duńskie Towarzystwo Energetyczne i Danske Rederier spotkania poświęconego tej tematyce poruszono wiele praktycznych kwestii i wskazano wyzwania stojące przed branżą trans-

portu promowego. Dyskutowano nad tym, czy największe znaczenie mają w tym kontekście duże promy, takie jak „Tycho Brahe”, czy też jednostki mniejsze, takie jak choćby pływająca

do Søby na wyspie Ærø „Ellen” oraz autobusy portowe.

Z prostych obliczeń wynika, że elektryczne promy zdolne pływać po naładowaniu baterii od 45 min. do 1,5 godz. mogą obsłużyć od 20 do 40% ruchu promowego w kraju – ocenił Morten Stryg z Duńskiego Towarzystwa Energetycznego.

Wprowadzie „Tycho Brahe” pływa już z napędem elektrycznym, ale nie

działa to jeszcze tak, jak byśmy chcieli – powiedział Jens Ole Hansen z HH Ferries Group. Dodając, że kluczem do sukcesu jest doprowadzenie do tego, by ładowanie baterii odbywało się możliwie najszybciej.

W portach w Helsingborg w Danii i w Helsingborgu w Szwecji „Tycho Brahe” może w ciągu 5 lub 10 min. pobrać ogromną porcję energii, ale wciąż potrzeba wiele pracy, by za po-

“ W nieodległej przyszłości pojawi się więcej promów o napędzie elektrycznym i hybrydowym

mocą specjalnego ramienia podłączyć prom do sieci elektrycznej. Podłączenie udaje się w 90% wypadków, ale dopóki nie osiągniemy 100% udanych podłączeń, będziemy musieli często stosować napęd hybrydowy – wyjaśnił Hansen.

HH Ferries pracuje obecnie, korzystając z funduszy europejskich, nad przestawieniem na napęd elektryczny promu „Aurora”.

HH

Nowa taryfa biletowa w Metropolii Śląsko-Zagłębiowskiej

Jeszcze bez Kolei Śląskich

JANUSZ MINCEWICZ

Samorządowcy postanowili, że integrację komunikacji publicznej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zaczną od wprowadzenia nowej taryfy, która będzie wspólna dla przewoźników i organizatorów komunikacji miejskiej w aglomeracji: KZK GOP, MZK Tychy oraz MZKP Tarnowskie Góry.

Poza systemem wspólnej taryfy, która obowiązuje od początku roku, na razie pozostają jeszcze Koleje Śląskie, choć w przyszłości mają być do niej włączone. Chce się do niej przyłączyć także Jaworzno, które nie należy do Metropolii. Ale to nie jedyna nowość – od początku roku uczniowie do 16. roku życia mogą jeździć za darmo.

Tańsze bilety. Pomysłodawcą nowej, wspólnej taryfy jest niedawno powstała

Metropolia Śląsko-Zagłębiowska, która ma dalsze propozycje związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w największej w Polsce aglomeracji. Władze Metropolii chcą przekonać i zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. Dlatego z bezpłatnych przejazdów mogą już korzystać uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów, a w przyszłości także szkół średnich.

Od 1 kwietnia 2018 r. zmienia się również imienne bilety okresowe, które będą tańsze od obecnie obowiązujących. Znikną także te z limitem przejazdów.

Najpierw transport. Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej zapowiada, że w pierwszej kolejności zajmie się transportem: Mimo wzglę-

nego zadowolenia z jego działalności, musimy go usprawnić. Przede wszystkim w naszych miastach jest za dużo samochodów. Poza tym komunikacja jest na zupełnie innym poziomie niż w innych metropoliach. Wystarczy pojechać do Berlina, by zobaczyć jakich rozwiązań należy szukać.

Karolczak zaznacza, że wspólny bilet to dopiero początek w zakresie poprawy komunikacji miejskiej w aglomeracji śląskiej. Rozmawiamy dziś o sprawach, nad którymi przez lata nikt się nie pochylił. Wiem, że cena biletu jest ważna, ale o jakości komunikacji decyduje też siatka połączeń. A tu jest już dużo do zrobienia. Komunikacja między miastami powinna odbywać się na szynach, czyli najlepiej pociągami lub tramwajami. Dlatego musimy w siatkę połączeń wpleść



Tramwaj w Katowicach

kolej. Bez tego niewiele da się zmienić – zapowiada.

Okazuje się, że aż 75% mieszkańców popiera pomysł budowy szybkiej kolei metropolitalnej. Ale zanim on powstanie chcemy zagęścić połączenia, tak by pociągi na liniach Gliwice–Katowice–Sosnowiec

i Tarnowskie Góry–Katowice–Tychy jeździły co 10 min. To już będzie znaczny postęp. Karolczak ma także pomysł jak to zrobić. Planujemy kupić pociągi, które przełączymy w użytkowanie Kolejom Śląskim i zlecimy im przewozy, bo nie ma sensu powoływanie kolejnej spółki.

Z Gdańska przez Warszawę do Morza Czarnego

Studium wykonalności dla zagospodarowania Wisły

EWA GRUNERT

Port Gdańsk ogłosił przetarg na wykonanie studium wykonalności dla zagospodarowania Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy oraz dróg wodnych od Warszawy do granicy z Białorusią i na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego. Studium ma powstać do końca 2019 r. Szacunkowe koszty inwestycji na głównych polskich rzekach szacowane są na ok. 150 mld zł.

W połowie grudnia 2017 r. Jerzy Kwieciński wiceminister rozwoju mówił w Gdańsku, że zagospodarowanie wodnych dróg śródlądowych jest jednym z najważniejszych przedsięwzięć w Polsce na najbliższe lata, podobnie jak Centralny Port Komunikacyjny. Nie wiadomo na razie, skąd będą pochodziły pieniądze na te inwestycje

i czy znajdą się operatorzy zainteresowani wożeniem po zamarzającej zimie Wisły towarów na Białoruś, czyli poza strefę Unii Europejskiej.

Port gdański zainteresowany jest jednak połączeniami wodnymi z rzekami Białorusi oraz zbudowaniem wiślanego systemu żeglownego na trasie Gdańsk–Warszawa–Morze Czarne. Studium wykonalności dotyczy międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska–Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg). Umowa z wykonawcą studium może być podpisana do kwietnia 2018 r., a głównym odbiorcą będzie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej.

“ Po pierwszym etapie modernizacji dolnego odcinka Wisły przewozy ładunków tą rzeką mogą wynosić ok. 7,8 mln t rocznie

Wynikiem analizy powinna być odpowiedź na pytanie, czy korzyści społeczeństwa, wynikające z kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych uzasadniają koszty, jakie to społeczeństwo musiałoby ponieść. Dokument ma uwzględnić m.in. strukturę użytkowa-

nia terenu, działalność gospodarczą i społeczną, rynek pracy, zamożność, jakość życia oraz strukturę demograficzną. Ocenie powinna podlegać również zmieniająca się sytuacja polityczna na tych terenach i bezpieczeństwo ludzi, którzy będą tamtędy przepływać.

Nawet 12 mln t. Przypomnijmy, że jeszcze w połowie ubiegłego roku rząd przyjął, że do 2030 r. Odra na całej swojej długości i Wisła od Warszawy do Gdańska mają stać się międzynarodowymi szlakami żeglownymi. Polska zobowiązała się doprowadzić główne szlaki wodne do co najmniej IV klasy żeglowności w związku z podpisaniem aktu ratyfikacyjnego Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych

o znaczeniu międzynarodowym (AGN). Komisja Europejska zakłada, że do 2030 r. 30% ruchu drogowego ma przenieść się na transport kolejowy i wodny śródlądowy.

Rząd oszacował, że po pierwszym etapie modernizacji dolnego odcinka Wisły przewozy ładunków tą rzeką mogą wynosić ok. 7,8 mln t rocznie, a z czasem wzrosnąć do ok. 12 mln t rocznie.

LOGISTYCZNE SZTUKI I SZTUCZKI



Maciej Jagodziński, ekspert ds. logistyki

E-commerce i magazynowanie

Jak wynika z raportu „Urban logistics”, firmy Cushman & Wakefield, wolumen przesyłek dostarczanych do klientów w Europie wzrośnie do 2021 r o 69%, a koszty

dostaw o 7-10%, co będzie skutkowało wzrostem powierzchni magazynowej. E-commerce zaś jest jednym z czynników wzrostu. Nastąpią też zmiany jakościowe w systemach organizacyjnych magazynowania. Najważniejszym czynnikiem je wymuszającym, jest skracanie czasu dostaw, różnicowanie miejsc, form dostaw i rozwój związanych z tym technologii (robotyka), koncepcji (Uber, Flexe) i usług (Amazon Key, Amazon Prime Now). Musi być coraz szybciej, taniej i wygodniej, co jest trudne w obliczu kongestii transportowej w regionach zurbanizowanych. Problemem staje się nie wolumen powierzchni magazynowej, ale jej dyslokacja, dystrybucja i formuła funkcjonowania. Magazyny na przedmieściach dużych miast nie obsłużą potrzeb e-commerce. Również wiskzące nad miastami sterowce zdają się być bardziej konceptem i wskazówką, że zapasy mogą być wynoszone wżwyz. Zatem niewielkie powierzchnie na dachach lub wysokich piętrach wybranych wieżowców. Dedykowane słupy, pełniące funkcje, jakie pełnią obecnie paczkomaty. Dron z dachu wieżowca dowozi do słupa, ze szczytu którego paczka jest opuszczana do odbiorcy na dole.

Można oczekiwać koncepcji zbliżonej do van sellingu, gdzie niewielki pojazd ze zdefiniowanym asortymentem będzie krążył po mieście, realizując in extenso, spływające z Internetu zamówienia, crossdokując z większymi pojazdami w celu uzupełnienia zapasów itp. Może Uber rozwinię swój serwis paczkowy? Każdy student wracając z uczelni do domu, będzie mógł paczkę dowieźć na swoje osiedle, jadąc metrem lub autobusem. Być może, każdy będzie mógł mieć w domu depozyt wybranego asortymentu i wydawać go odbiorcom zlokalizowanym w niewielkim promieniu od miejsca zamieszkania. To pole do popisu, dla mających czas i nie mających pieniędzy, emerytów. Najbliższą ulepszczeniową wydaję się jednak platforma magazynowa, oferowana w USA przez firmę Flexe. To swoisty, magazynowy Uber i korzystać z niej można przy pomocy aplikacji internetowej. Dane znajdują się w chmurze, a ochronę ubezpieczeniową koncepcji objęła firma Lloyd. Wszelkie ustalenia formalne, poprzedzające najem powierzchni, stają się zbędne.

Już następuje przemieszczenie serwisu detalicznego z „odbiorom w punkcie”. Są wszak

serwisy: „zamów przez Internet i odbierz w sklepie”. To są jaskółki nowego sposobu zarządzania zapasami i zmian w obsługujących je koncepcjach magazynowania.

Inaczej zatem zaczynają być planowane zapasy dla punktów detalicznych. Stają się one punktami odbioru dla e-commerce i lada chwila, być może magazynami depozytowymi dla kurierów dowożących z nich „to door”. Kurierów – dostarczających przesyłki nawet pod nieobecność odbiorcy. Tak definiowana jest koncepcyjna usługa Amazon Key, polegająca na odpłatnym wyposażeniu odbiorców w otwierany przez kuriera przy pomocy łączności internetowej zamek do drzwi domu odbiorcy i kamerę, która rejestruje dostawę.

Nadchodzi zatem czas dla nowych innowacyjnych operatorów logistycznych, którzy będą w stanie oferować usługi coraz lepiej spełniające wymagania e-commerce. Czas bardzo szybko pokaże, czy będą to młodzi, pomysłowi Dobromirowie, czy globalne kolosy. A może, jak to bywa w biznesie, ci pierwsi wymyślą i wdrożą pilotażowo, a ci drudzy odkupią rozwinię i upowszechnią?

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 Marszycki**
e-mail: m.marszycki@pgt.pl
honorowy redaktor naczelny: **Krzysztof Koprowski**
e-mail: k.koprowski@pgt.pl
redaktor: **Cezary Banasiak**
e-mail: c.banasiak@pgt.pl

KORESPONDENCI:
Stawomir Erkiert (Poznań), Marek Grzybowski (Gdynia),
Jacek Goździewicz (Bydgoszcz), Janusz Kajda (Konin),
Wojciech Sobocki (Szczecin), Janusz Mincewicz (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 Ferdyman**
tel.: 22 620-92-14; e-mail: sekretariat@pgt.pl

OGŁOSZENIA:
Sales & Marketing:
Edyta Broma
e-mail: e.broma@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. – 12 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 7912401040111000001358724

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

Mamy większe moce przewozowe

Z GRZEGORZEM POLANIECKIM, prezesem Enter Air S.A. rozmawia Janusz Mincewicz

Enter Air jest jedyną polską prywatną linią lotniczą, która działa od listopada 2009 r. Jaki jest bilans tego okresu?

Enter Air założyliśmy pod koniec 2009 r., a pierwszy lot odbył się w roku 2010. Zaczynaliśmy wtedy od dwóch samolotów Boeing 737-400. W tej chwili nasza flota to 17 Boeingów typu 737-800. Właśnie zakończyliśmy proces restrukturyzacji floty, którego celem było zastąpienie samolotów Boeing 737-400 większymi i bardziej wydajnymi maszynami nowej generacji.

Przez te wszystkie lata wypracowaliśmy sobie pozycję lidera w Polsce i coraz więcej operacji wykonujemy też dla zagranicznych klientów. Jesteśmy solidnym partnerem, klienci to doceniają, dlatego praktycznie w każdym roku notujemy wzrosty przewozów. W całym 2016 r. przewieźliśmy 1,7 mln pasażerów, z czego blisko 0,5 mln na trasach poza Polską.

Czy wejście na Giełdę Papierów Wartościowych pozwoliło pozyskać środki na inwestycje?

Zadebiutowaliśmy na GPW pod koniec 2015 r. Pieniądze od inwestorów pozwoliły nam na sfinansowanie przedpłat na zakup sześciu najnowocześniejszych Boeingów 737-8 MAX. Nowe, lepsze samoloty pozwalają nam zwiększać efektywność prowadzonego biznesu.

Jakie są planowane dalsze zakupy samolotów?

Obecnie latamy, jak już mówiłem, na 17 samolotach typu 737-800. Jeden jest przygotowywany do zwrotu do właściciela, a na jego miejsce w I kwartale 2018 r. przyjdą dwa dodatkowe samoloty. Kończymy planowanie sezonu Lato 2018 i obserwujemy duży popyt ze strony touroperatorów, dlatego bardzo możliwe, że jeszcze przed rozpoczęciem szczytu przewozowego w 2018 r. zdecydujemy się na pozyskanie dodatkowych maszyn.

Ponadto pod koniec 2018 r. do floty dołączą pierwsze dwa z sześciu zamówionych MAX-ów. Jeśli sprawdzą się pod kątem wydajności operacyjnej i fi-

nansowej, nie wykluczamy zwiększenia zamówienia.

Spółka specjalizuje się w przewozach turystycznych. To chyba dobry pomysł biznesowy, bo Polacy bogacą się i coraz częściej wyjeżdżają na zagraniczne wczasy?

Nasz model biznesowy powstał w oparciu o dogłębną analizę rynku lotniczego. Stworzyliśmy go na samym początku naszej działalności i nadal go rozwijamy i dopasowujemy do rynku. Latamy już regularnie do kilkuset kurortów wypoczynkowych. Postępujący wzrost zamożności ludności powoduje, że coraz więcej osób może pozwolić na urlop za granicą. Obserwujemy ten wzrost i z niego korzystamy. Jesteśmy na to gotowi i dostosowujemy się do potrzeb zarówno klientów jak i touroperatorów.

Kim są Wasi najwięksi konkurenci w lotach czarterowych?

Na trasach wakacyjnych latają praktycznie wszystkie linie. Niektóre oferują przeloty bezpośrednie, tak jak my, a niektóre proponują przesiadki przez swoje porty bazowe. Konkurencja jest bardzo duża, ale mimo to popyt na nasze usługi stale rośnie.

Podobny model biznesowy do nas mają Small Planet i Travel Service. Rynek jest ustabilizowany, co jest korzystne dla pasażerów.

Jak układa się współpraca z biurami podróży?

Od wielu lat współpracujemy z największymi polskimi touroperatorami TUI Poland, Rainbow Tours i Itaką, z którymi co roku odnawiamy umowy. Sytuacja na polskim rynku turystycznym jest bardzo dobra. Najwięksi touroperatorzy z każdym rokiem zwiększają swoją ofertę, dzięki czemu my także się rozwijamy. W całym 2016 r. ponad połowa wszystkich przychodów Grupy pochodziła od polskich klientów. Wszystkie biura podróży, także na Zachodzie, znają nas od wielu lat i my także znamy te firmy. Jesteśmy dla nich

przewidywalnym partnerem. Potrafimy się szybko dostosować do ich zapotrzebowania, poza tym elastycznie reagujemy na potrzeby i ewentualne niespodziewane sytuacje na rynku.

Czy rok 2017 był lepszy od poprzedniego?

Mamy taki model biznesowy, że ok. 12 miesięcy wcześniej jesteśmy w stanie przewidzieć jakie będziemy mieli rezultaty. Przychody Enter Air po III kwartałach 2017 r. wyniosły ponad 774 mln zł, a zysk netto 47,5 mln zł. W całym 2016 r. mieliśmy 810 mln zł i 50 mln zł, więc wszystko wskazuje na to, że wynik w tym roku będzie lepszy.

Dzięki restrukturyzacji floty mamy też istotnie większe moce przewozowe i w tym roku wykonamy więcej operacji niż przed rokiem. Jednak wzrost nie jest dla nas celem samym w sobie. Chcemy oferować dobrej jakości usługę, która będzie doceniana przez klientów i pozwoli nam osiągać dobre wyniki finansowe. Dotychczas nam się to udało. Z doświadczenia widzimy, że najbardziej efektywny jest wzrost o ok. 10% rocznie, bo wtedy odbywa się prawie bezkosztowo.

Waszą główną bazą są lotniska w Warszawie i Pyrzowicach. Co zdecydowało o ich wyborze?

O wielkości bazy decyduje głównie potencjał ruchu, ale także sposób zarządzania lotniskiem. Klienci wybierają najdogodniejsze dla nich oferty portów. W Polsce mamy bazy nie tylko w Warszawie i Katowicach, ale także w Poznaniu i Wrocławiu.

Dużą część naszych operacji wykonujemy też za granicą, stacjonujemy na lotnisku Charles de Gaulle w Paryżu, London-Gatwick, w Manchesterze czy Tel-Awivie oraz kilku bazach sezonowych.

Nasze bazy pozwalają nam zaplanować optymalny program handlowy i w pełni wykorzystać możliwości przewozowe naszej floty. Efektywność przekłada się na cenę, a ta z kolei na popyt. Jeśli pojawi się taka potrzeba to nową



NASZ ROZMÓWCA

- Ur. w 1965 r. w Lublinie.
- Absolwent Politechniki Lubelskiej.
- Ma wieloletnie doświadczenie w zarządzaniu lotnictwem. Od 1992 roku jest z nim związany zawodowo.
- Po studiach pracował najpierw w amerykańskich liniach Delta Airlines, potem w Eurolot, Centralwings, PLL LOT i w brytyjskim Banku Inwestycyjnym Gryphon Emerging Markets.
- Od kilku lat pracuje i zarządza liniami Enter Air.
- Żonaty, 2 dzieci.
- Hobby: golf i... otaczający świat.

bazę możemy utworzyć w ciągu kilku miesięcy.

Czy Enter Air planuje rozwijać także połączenia rejsowe, regularne?

Od wielu lat latamy regularnie, a nasze przeloty są dostępne w kilkudziesięciu tysiącach punktów sprzedaży w całej Polsce i w Europie. Bilety dostępne są także na naszej stronie internetowej oraz na stronach biur podróży. Nie planujemy zmieniać na razie systemów dystrybucji.

Kilkanaście lat temu sprzedaż w kanale internetowym rozwijała się bardzo szybko i stała się bardzo modna, ale dziś wielu klientów woli mieć osobistego doradcę, który pomoże zaplanować mu wymarzony wyjazd za jak najlepszą cenę. Ludzie cenią sobie komfort i oszczędność. Szeroka sieć dystrybucji z jaką współpracujemy obecnie jest najbardziej efektywna dla rynku. Polacy umiemy liczyć i wiedzą, co się opłaca.

Kilka razy korzystałem z lotów czarterowych Enter Air i cenię profesjonalizm załogi pokładowej, natomiast dobrze przez pasa-

żerów odbierany jest również poczęstunek kubkiem wody mineralnej czy informacje kapitana samolotu m.in. o tym jakim samolotem leci, gdzie przelatują, jaka jest temperatura w miejscu docelowym itd. Tego brakuje w samolotach Enter Air...

Jeśli catering na pokładzie jest wliczony w cenę biletu, to bilet jest droższy. Klient może wykupić wcześniej wszystko, co tylko jest możliwe do dostarczenia na pokład. Dopasowujemy swoje oferty do zamówienia. Mieliśmy kiedyś taki rejs, gdzie klient zamówił szampana z truskawką dla wszystkich pasażerów i oczywiście taki serwis dostarczyliśmy.

Zakres komunikacji kapitana z pasażerami zależy od wielu czynników i jest indywidualny dla każdego rejsu. Nasze załogi bardzo często opowiadają pasażerom na temat trasy, czy ciekawych miejsc, nad którymi przelatuje samolot. Są to rejsy wakacyjne, więc trochę mniej formalne, natomiast pamiętajmy, że głównym zadaniem pilotów jest zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i pilot może prowadzić komunikację z pasażerami, gdy nie jest zajęty prowadzeniem samolotu.

W jaki sposób unijna dyrektywa o pracownikach delegowanych wpłynie na polski transport samochodowy w UE?

dr inż. ROBERT STERNIK, dziekan Wydziału Informatyki, Zarządzania i Transportu Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi



Przystąpienie Polski do UE otworzyło dostęp dla naszych firm i polskich pracowników do europejskiego rynku pracy. Naturalna dla naszego narodu przedsiębiorczość i elastyczność spowodowała, że w krajach, gdzie ze względów regulacji prawnych było to możliwe, pojawili się zarówno polscy pracodawcy i pracownicy. Ocenia się, że rynek transportu drogowego w Europie aż w ponad 30% opanowały polskie firmy oferując konkurencyjne, pod względem finansowym, usługi przewozu. Ta sytuacja od początku naszej ekspansji budziła niepokój ze strony zachodniej konkurencji, która podnosiła zarzut zbyt wysokiego przywilejowania polskich przewoźników stojących na terenie państw zachodnich, polskie warunki finansowania pracy i zabezpieczeń socjalnych dla zatrudnianych pracowników. Te krytyczne uwagi były w naszym kraju i przez naszych przedsiębiorców lekceważone.

Wdrożenie unijnej dyrektywy o pracownikach delegowanych oznacza bardzo duże koszty dla wielu polskich firm. W branży transportowej na rynku unijnym przetrwają jedynie te polskie firmy, które ugruntowały swoją pozycję poprzez inne, niż wyłącznie cena oferty i mają przewagę w stosunku do firm miejscowych, oczywiście przy zachowaniu korzystnych warunków biznesowych. Pozostałe polskie firmy będą zmuszone do wycofania się z rynku, a w zdecydowanej większości, także, niestety, do zakończenia działalności gospodarczej w tej branży.

Dr ANDRZEJ ARENDARSKI, prezes Krajowej Izby Gospodarczej



Jesteśmy pełni obaw w związku z planowanym zaostreżeniem unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, zarówno nowej dyrektywy jak i dyskusowanego obecnie pakietu transportowego. Uważamy, że odbije się to negatywnie na kondycji polskich firm. I nie chodzi tutaj tylko o kwestię, o której mówi się najgłośniejszy, czyli konieczność zrównania wynagrodzeń polskich pracowników ze stawkami lokalnymi. Polscy pracodawcy wcale tak źle nie płacą, jak przedstawia się to na zachodzie Europy.

Zgodnie z nowymi regulacjami, pracodawcy przy ustalaniu wynagrodzeń delegowanych pracowników będą musieli uwzględniać wszystkie obowiązujące w danym kraju czy regionie przepisy dotyczące m.in. dodatków do wynagrodzenia. To spowoduje mnóstwo problemów administracyjnych dla firm delegujących i stoi w całkowitej sprzeczności z deklarowaną na każdym kroku przez Komisję Europejską likwidacją obowiązków administracyjnych dla biznesu. Te problemy szczególnie dotkliwie odczuje branża transportowa, której pracownicy, choć będąc tylko „przejazdem” w danym kraju UE, będą w niektórych przypadkach traktowani jak pracownicy delegowani ze wszystkimi wynikającymi z tego obowiązkami administracyjnymi.

Obserwując sposób, w jaki prowadzone są prace nad nowymi regulacjami i upór niektórych członków UE w kwestii ich szybkiego wdrożenia, trudno oprzeć się wrażeniu, że mamy tu do czynienia z formą protekcjonizmu ze strony krajów „starej UE”. Podobną opinię wyraziło Stowarzyszenie Europejskich Izb Handlu i Przemysłu Eurochambres, którego KIG jest członkiem i które bierze udział w dyskusjach nad nowymi przepisami. Zamiast tworzyć nowe regulacje, instytucje europejskie powinny skupić się na wprowadzeniu rozwiązań zmniejszających szarą strefę oraz na poprawie funkcjonowania obecnych przepisów.

Prof. ALEKSANDRA KOŹŁAK, Uniwersytet Gdański



Wejście Polski do UE i zniesienie restrykcji w dostępie do rynku transportu drogowego stworzyło dla polskich przedsiębiorstw nowe perspektywy rozwoju transportu międzynarodowego.

Przewoźnicy wykorzystali tę szansę i obecnie obsługują ponad 1/4 przewozów międzynarodowych. Ich wysoka konkurencyjność wynika z niższych kosztów świadczenia usług, głównie z powodu niższych kosztów wynagrodzeń.

Zamiarem Komisji Europejskiej jest powszechne wprowadzenie zasady „taka sama płaca w tym samym miejscu” i ma to mieć zastosowanie także w stosunku do pracowników transportu drogowego, co niestety wpłynęłoby na znaczne powiększenie kosztów wynagrodzeń wypłacanych przez polskie przedsiębiorstwa.

Skutki wdrożenia dyrektywy o pracownikach delegowanych będą bardzo niekorzystne dla polskiego sektora transportu drogowego. Większość przedsiębiorstw w tym sektorze osiąga bardzo niską rentowność i zwiększenie kosztów wynagrodzeń wymusi wzrost cen za usługi. To z kolei spowoduje spadek ich konkurencyjności i utratę części zleceń.

Niewykluczony jest upadek części przedsiębiorstw lub konieczność zmiany przez nie profilu działalności.

MAREK TARCZYŃSKI, przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki



Wprowadzenie przepisów zaproponowanej dyrektywy o pracownikach delegowanych i dalej pakietu mobilności, ograniczy konkurencyjność naszego transportu samochodowego na unijnym rynku.

Niepokojące nas projekty wychodzą na przeciw żądaniom związków zawodowych krajów zachodnioeuropejskich wpisując się w nastroje populistyczne.

Paradoksalnie zmiany te zbiegają się z istotną barierą wzrostu polskich przewoźników, jaką jest pogłębiający się brak kierowców. Zarzuty dumpingu socjalnego ułatwia nasz specyficzny system wynagrodzenia.

Patrząc szerzej, nowe rozwiązania negatywnie wpłyną na cały unijny transport, zmniejszając jego efektywność, co niepokoi branżę logistyczną.

Straty rynkowe ograniczy niska atrakcyjność zawodu kierowcy, pozostawiając nam do świadczenia usługi przewozowe, które na liście czynności składających się na łańcuch logistyczny, stanowią jego najprostszą ogniwko o niskim poziomie wartości dodanej.

Zagrożeniem dla nas w przyszłości może być rozwój przewozów pojazdami autonomicznymi, bo stracimy wówczas podstawowy atut sprawnego kierowcy.