

Radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz sukcesów w Nowym 2016 Roku obecnym oraz przyszłym Klientom życzy



zwrót zagranicznego podatku VAT i akcyzy, opłaty myta, rezerwacje promów i pociągów

www.transpass.eu

W styczniu ruszy port lotniczy w Szymanach
I połączenie kolejowe do lotniska.

STRONA 2



Sprawnie przejść w nowe procesy

„Dzisiejszy zdigitalizowany świat stawia przewoźnikom kolejowym wysokie wymagania.”



WYWIAD

STRONA 8



PGT

Polska Gazeta Transportowa

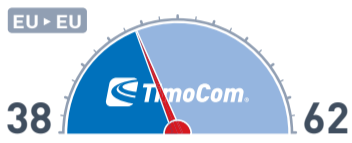
22 lata na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Transport przed Świątami

Barometr transportowy TimoCom utrzymał ubiegłotygodniowy trend i nadal pozostał na pozycji 38% dla frachtów i 62% dla wolnych przestrzeni ładunkowych. Analizując dane zauważyć można wzrost puli ofert ładunków skierowanych z Polski do Litwy (+23%), Rosji (+14%), Holandii (+6%), Belgii (+3%), a także Niemiec i Francji (po +1%). Spadek w eksporcie odnotowano do Ukrainy (-22%). Bez zmian pozostała relacja z Czechami. W relacjach importowych przeważały spadki: z Ukrainy (-16%), Holandii i Francji (po -2%) oraz Rosji (-1%).

więcej str. 4

LICZBA TYGODNIA

1,5 mld zł



To kwota jaką zamierza przeznaczyć PKP PLK na kontynuację zmian w Krakowskim Węźle Kolejowym. Zarządca infrastruktury ogłosił przetarg na modernizację odcinka Kraków Główny Towarowy - Rudzice, w ramach którego zostaną przebudowane 4 stacje, wybudowane 2 przystanki oraz nowe mosty na Wiśle, estakady i tory. Zmodernizowane stacje i nowe przystanki zapewnią wygodną obsługę pasażerom kolei aglomeracyjnej i pociągów dalekobieżnych, szczególnie na linii E 30 biegnącej od Zgorzelca do Przemysła.

CYTAT TYGODNIA

„Będziemy realizować ten szczytny cel, jakim jest przywrócenie żeglowności na rzekach. Mówimy najpierw o Odrze, ale myślimy też o Warcie i Noteci”

powiedział w Belwederze wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Jerzy Materna.

Radosnych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku życzy zespół

PGT

AKTUALNOŚCI

Powrócą pociągi na trasę Warszawa-Białystok

PKP PLK wznowi ruch na jednym z najważniejszych szlaków kolejowych w Polsce - od połowy grudnia na trasę z Warszawy do Białegostoku powrócą bezpośrednie połączenia pociągami. Kończąc się modernizacja linii Rail Baltica na odcinku z Warszawy Rembertowa do Sadownego, była jedną z najważniejszych inwestycji realizowanych na polskich torach. Obejmowała unowocześnienie 15 przystanków i 4 stacji, zmodernizowanie 66 km linii kolejowej oraz budowę lub modernizację 60 obiektów inżynierskich. Gdy pociągi wrócą już na trasę, będą jeździły m.in. po nowym moście nad rzeką Liwiec. Prace pomiędzy Tuszcem a Sadownem weszły obecnie w ostatni etap realizacji, związany głównie z ukończeniem elementów infrastruktury. Na stacji w Tuszczu, gdzie od połowy grudnia pasażerowie skorzystają z pierwszego nowego peronu, trwa budowa dwóch kolejnych oraz przejścia podziemnego.

Powstanie nowy, większy terminal w Świnoujściu

Zarząd Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu uzyskał dofinansowanie z budżetu CEF na lata 2014-2020, dotyczące projektu Autostrady Morskiej Świnoujście - Trelleborg. Efektami realizacji projektu po stronie polskiej będzie wybudowanie infrastruktury portowej do obsługi dużych promów o długości do 265 m w Terminalu Promowym w Świnoujściu oraz świadczenie nowego rodzaju usług przeładunkowych przy udziale transportu kolejowego na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych w 2020 r. Szacujemy, że do 2040 r. liczba przeładowanych jednostek intermodalnych zwiększy się trzykrotnie - powiedział dr Zbigniew Miklewicz, prezes ZMPSiS SA. Roboty budowlane rozpoczną się w 2017 r., a projekt będzie realizowany w partnerstwie z Portem i Gminą Trelleborg. Inwestycja ta stanowi element globalnego zadania dotyczącego usprawnienia i optymalizacji łańcuchów logistycznych pomiędzy Skandynawią i Europą Południową, obejmujących m.in. korytarz transportowy Bałtyk - Adriatyk.

MM

UTA SPOT dla wszystkich

szczegóły oferty na stronie **www.uta.pl**

Cena oleju napędowego wliczona na podstawie cen SPOT dostępna na wybranych stacjach



POSZUKUJESZ MAGAZYNU NA SŁASKU?

Wybierz **Seifert** POLSKA



Skontaktuj się z nami: Aleksandra Waclawczyk
☎ 691 751 451 ✉ a.waclawczyk@seifert-polska.pl
www.seifert-magazyny.pl

W SKRÓCIE

Operator logistyczny Kuehne+Nagel wprowadza dwie nowe usługi w zakresie przewozów drobnicowych. KN EuroLink Fix gwarantuje stałą datę dostawy w wybranym dniu po standardowym czasie realizacji. Z kolei KN EuroLink First zapewnia podstawowe terminy realizacji dla przesyłek priorytetowych oraz zero opóźnień. Oba produkty oferowane są dla przesyłek o wadze do 2,5 t i długości wynoszącej 2 m. Usługi będą dostępne w: Austrii, Bułgarii, Chorwacji, Czechach, Estonii, Grecji, na Węgrzech, Słowacji, Łotwie, Litwie w Polsce i Słowenii.

W marcu 2016 r. siatka połączeń wrocławskiego lotniska wzbogaci się o kolejny kierunek. Węgierskie linie niskokosztowe Wizz Air zapowiedziały uruchomienie nowego połączenia z Wrocławia do Birmingham. Loty będą realizowane dwa razy w tygodniu, w poniedziałki oraz piątki. Godziny rejsów to: Wrocław-Birmingham – wylot o godz. 19:30, lądowanie 20:50 i Birmingham-Wrocław – wylot 21:20, lądowanie o godz. 00:35. Podróż zajmie nieco ponad dwie godziny.

MM

W styczniu ruszy port lotniczy w Szymanach

I połączenie kolejowe do lotniska



Port lotniczy w Szymanach z lotu ptaka

JANUSZ MINCEWICZ

W styczniu 2016 r. z lotniska w podolsztyńskich Szymanach wystartuje pierwszy samolot pasażerski. Będzie to maszyna linii Sprint Air, która polecie do Berlina.

Wraz z uruchomieniem połączeń lotniczych zacznie kursować szynobus na wyremontowanej linii Olsztyn Główny-Lotnisko Szymany, która kosztowała 61 mln zł.

Pierwsze loty do Berlina i Krakowa. Pasażerowie z i do portu, który powstał na bazie lotniska wojskowego, będą mogli dojechać szynobusem mieszczącym 107 podróżnych. Czas podróży z Olsztyna do lotniska w Szymanach to ok. godziny. Szynobus będzie jeździł z prędkością 110 km/godz.

Pierwszy pociąg z Olsztyna odjeżdżać będzie o 6:20, by być w Szyma-

nach o godz. 7:22. Jego pasażerowie zdążą na odprawę i wylot do Berlina i Krakowa, bo oba samoloty startują o godz. 8:30. Wylot z Berlina zaplanowano natomiast na godz. 15:30, a z Krakowa godzinę później. Podróżni

Fot. Port Lotniczy Olsztyn-Mazury



Terminal od strony płyty lotniska

będą mogli wrócić do Olsztyna szynobusem, który odjedzie z lotniska o godz. 18:38, by na miejscu być o 19:31. Dodatkowe rejsy szynobusu zaplanowano też z Olsztyna o 14:18 (dojazd z lotniska o 15:14), oraz w niedzielę o 16:30 (pociąg na lotnisko będzie o 17:30). Z lotniska będzie też można wrócić w niedzielę o 21:07. W Olsztynie pociąg będzie o 22:00.

Modernizacja linii Olsztyn-Szymany kosztowała 61 mln zł. Znaczna część środków na tą inwestycję, zrealizowaną przez firmę NDI, obejmowała także budowę Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) na stacji w Szczytnie, które usprawni zarządzanie ruchem kolejowym z Olsztyna do Szyman.

Na całym odcinku linii nr 219 Olsztyn-Szczytno (44 km) oraz na stacji Szczytno na linii nr 35 (1 km) położono nowe tory. Wyremontowano również 10-kilometrowy odcinek linii nr 35 ze Szczytna do Szyman. Przebudowano perony i wymieniono nawierzchnię na 37 przejazdach kolejowo-drogowych. Projekt rewitalizacji połączenia Olsztyn-Szczytno-Szy-

many był współfinansowany ze środków RPO Warmii i Mazury 2007-2013.

Obecnie mieszkańcy województwa warmińsko-mazurskiego, by polecieć w świat i do Europy, muszą korzystać z lotniska im. Lecha Wałęsy w Gdańsku-Rębiechowie. Władze województwa podkreślają, że lotnisko w Szymanach będzie jedynym w północno-wschodniej Polsce. *To lotnisko wybudowaliśmy nie tylko dla mieszkańców Warmii i Mazur,*

“Gdy międzynarodowe lotnisko regionalne nie obsługuje rocznie milion pasażerów, to generuje straty

ale także liczymy na podróżnych z Podlasia a nawet z części woj. mazowieckiego. Przewagą tego portu mają stać się turyści, którzy przyjadą na Warmię i Mazury. Dlatego kompleksowa oferta lotnicza będzie skierowana także do nich – wyjaśnia.

Sceptycznie do nowego lotniska w Szymanach odnosi się ekspert lotniczy Cezary Orzech. Obawia się czy nie podzieli ono losu portu w Radomiu. Dlaczego? *Gdy międzynarodowe lotnisko regionalne nie obsługuje rocznie milion pasażerów, to generuje straty, bo koszty jego utrzymania są bardzo wysokie – wyjaśnia. Ale jest nadzieja, że znajdzie się milion mieszkańców z Warmii i Mazur oraz Podlasia, którzy będą korzystać z podolsztyńskiego lotniska. Jednak, aby tak się stało, musi ono mieć bogatą ofertę połączeń.*

TRZY PYTANIA...



prof. Włodzimierz Rydzkowski,
kierownik Katedry Polityki Transportowej na Uniwersytecie Gdańskim

Czy mijający rok był dobry dla polskiej branży TSL?

Nie sposób oceniać roku 2015 przed jego końcem, nie znając jeszcze ostatecznych danych finansowych. Można oczekiwać, że dobra koniunktura gospodarcza w tym roku przyczyni się do poprawy wyników sektora TSL, a także jego frag-

mentu KEP. Dowodzą tego wyniki poprzedniego roku, kiedy wzrost PKB osiągnięty został m.in. dzięki dobrym wynikom sektora TSL. Istnieje bowiem ścisła współzależność – branża TSL jest swoistym papierem lakmusowym gospodarki. Pierwsza odczuwa skutki spowolnienia gospodarczego, pierwsza też odnotowuje efekty ożywienia.

A możemy się poszczycić jakimiś sukcesami?

Co do sukcesów pragnę wskazać na dwie sprawy. Pierwsza – to ewidentny

sukces uruchomienia pociągów Pendolino. Pomimo typowego dla rodaków narzekania i czarnowidztwa, projekt ten wpisał się dobrze w system kolei pasażerskich w Polsce. Dotkliwy był okres remontu linii kolejowych, ale teraz możemy cieszyć się połączeniami na poziomie europejskim. Koleje stały się konkurencyjne w stosunku do transportu lotniczego, a pomimo tego większość regionalnych portów lotniczych w Polsce ma szansę na poprawę wyników w bieżącym roku. I to jest właśnie druga sprawa, którą zaliczyłbym do sukcesów.

A największe niepowodzenia?

Do ewidentnych porażek zaliczyć należy „chocholi taniec” wokół LOT-u. Mocarstwowa strategia przedstawiona przez poprzedniego prezesa zrobiła groteskowe wrażenie. Brak nadzoru i wsparcia ze strony właściciela, reprezentowanego przez Ministerstwo Skarbu, sprawia, że losy tej firmy na bardzo konkurencyjnym rynku są niepewne. LOT w 2015 r. wyprzedzony zostanie w Polsce nie tylko przez Ryanair, ale zapewne też przez linie Wizz Air.

JANUSZ MINCEWICZ

Zdrowych i wesołych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz szczęśliwego Nowego Roku 2016
życzy



BIURO BROKERSKIE OMEGA

www.omegabroker.pl

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu w standardzie.
Najwyższa suma gwarancyjna 1 milion EURO i ubezpieczony Art. 29.2 CMR.

Braku trosk
i bezpiecznej jazdy
w Nowym Roku

życzy
LUTZ ASSEKURANZ



Lutz Assekuranz
Maklerges.m.b.H
Meidlinger Hauptstraße 51 - 53
A-1120 Wieden
tel.: +43 1 8175573 31

Punkt kontaktowy w
Warszawie:
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78
00-175 Warszawa
tel.: +48 22 536 10 84
fax.: +48 22 536 10 85
e-mail: lutz@zmpd.pl

Regionalne punkty kontaktowe:
66-015 Zielona Góra
Przylep - 22 Lipca 86 B
tel.: +48 68 328 34 72
kom.: +48 723 688 238
e-mail: lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin
ul. Pomorska 88
kom.: +48 723 688 208
e-mail: lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

G. HARTWIG SZCZECIN
EST. 1958

ADRES:
71-620 Szczecin
ul. Jana Kazimierza 3

TELEFON:
(91) 480 67 00

STRONA WWW:
www.hartwig.szczecin.pl

Andrzej Borski

INTERNATIONAL TRANSPORT

TELEFON:
(61) 842-28-40

STRONA WWW:
www.borski.pl

ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG

ADRES:
16-123 Kuźnica
Drogowe Przejście
Graniczne

TELEFON:
(85) 722 47 37

STRONA WWW:
www.asstra.pl

PTM

TELEFON:
(29) 743-04-28
(29) 742-45-12
(29) 743-13-70

STRONA WWW:
www.ptmtransport.pl

POLSKA IZBA SPEDYCYJNO-LOGISTYK PISIL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

ADRES:
81-368 Gdynia
ul. Świętojańska 3/2

TELEFON:
(58) 620 19 50

STRONA WWW:
www.pisil.pl

EMAIL:
pisil@pisil.pl

ROZMYŚLANIA SPEDYTORA



Felietonista
Polskiej
Gazety
Transportowej

Piotr M. Sikorski

Dodatek paliwowy

Po angielsku fuel surcharge (FS) to jeden z wielu dodatków, jakie funkcjonują w branży TSL. Przykładami innych mogą być: dodatek walutowy (ang. currency surcharge), dodatek bunkrowy (czyli morski dodatek paliwowy, ang. bunker surcharge – BAF), dodatek za dostępność przestrzeni ładunkowej w szczytce przewozowym (popularny w Niemczech i krajach skandynawskich). Każdy z nich nazywany jest dodatkiem, czyli zapowiada zwiększenie przychodu dla operatora logistycznego. Faktycznie nadal można spotkać dodatki paliwowe, które są tak zdefiniowane, że nie mogą przyjąć wartości ujemnej. W ostatnich latach rynek się diametralnie zmienił i klienci obserwujący systematyczny spadek cen ropy coraz rzadziej godzą się na rozwiązanie nakazujące wyłącznie płacić więcej. Tym bardziej, że wprowadzane kilkanaście, czy nawet siedemdziesiąt lat temu dodatki osiągały bardzo wysokie wartości, rzędu 10%, czy w ekstremalnych przypadkach nawet powyżej 15%. Klienci to pamiętają i czują się oszukani, jeżeli korekta dodatku w dół zatrzymuje się na zerze. A przecież to nie koniec coraz tańszej ropy, bo właśnie OPEC wyraziła zgodę na zwiększenie limitów wydobycia. Nadal nie ma jeszcze na rynku ropy irańskiej, a po latach embarga ten kraj potrzebuje każdego dolara, żeby nadgonić stracony czas, więc będzie chciał jej sprzedać jak najwięcej. Wyraźnie widać, że konflikty zbrojne nie oznaczają już automatycznego wzrostu cen ani czarnego, ani błękitnego paliwa. Tak było w przypadku wschodniej Ukrainy, tak jest w przypadku wojny domowej w Syrii i nasilającej się wojny z Daesz.

To oznacza, że narkotyk napędzający zyski staje się depresantem je pozerającym. W ostatnich pięciu latach marże w branży TSL poważnie spadły, a więc ujemny dodatek stał się dużo dotkliwszy. Tym bardziej, że udział kosztów paliwa w łącznym koszcie transportu drogowego spada. Rosną natomiast pozostałe składniki kosztów, w tym płace kierowców, co jest wywołane nie tylko wprowadzeniem wynagrodzeń minimalnych (np. MiLoG w Niemczech), ale także rosnącym niedoborem kierowców w gospodarce europejskiej. Z jednej strony można się dziwić, że nie jesteśmy gotowi przyjąć kierowców spoza Unii Europejskiej, ale z drugiej strony podsyćany przez rodzimych i zagranicznych populistycznych polityków strach przed emigrantami ma większe oczy. Spadający udział kosztów paliwa nie pojawił się do tej pory w negocjacjach dotyczących mechanizmu funkcjonowania dodatku paliwowego. Mało tego nie pojawia się nic takiego, jak dodatek wynikający ze wzrostu kosztów kierowców. Oczywiście, że trudno jest wprowadzić nowy dodatek wtedy, kiedy trzeba się tłumaczyć z „zacinającego się na zerze” starego. Nie zmienia to jednak sytuacji i tak, jak kiedyś nie istniał dodatek paliwowy w transporcie drogowym, tak i teraz trzeba próbować wprowadzić dodatek za rosnące koszty kierowców. Czas pokaże, czy to się uda.

Trzeba jeszcze spojrzeć na ten problem od strony relacji operator logistyczny – przewoźnik. Tak, jak w wypadku klientów, dodatki paliwowe nie występują przy każdym kontrakcie. Z punktu widzenia minimalizacji ryzyka operator logistyczny powinien dążyć do dwóch rozwiązań. Albo dodatek paliwowy dotyczy klienta i przewoźnika, którego zatrudniamy do realizacji zleceń (dodatkiem warunkiem jest to, że oba zmieniają się równoległe o takie same wartości), albo nie ma dodatków paliwowych w ogóle – ani u klienta, ani u przewoźnika. Jak już wspominałem, dodatek paliwowy jest rodzajem narkotyku, czyli, jak to często bywa, stosowany jest wobec klienta, ale nie wobec przewoźnika. Kombinacji może być wiele.

Jednym ze sposobów ograniczania wpływu ujemnego dodatku paliwowego jest jego zerowanie przy renowacji kontraktu. To oznacza, że klient będzie oczekiwał upustu równemu znikającej ujemnej wartości. Z punktu widzenia arytmetyki jest to gra o sumie zerowej. Z punktu widzenia gospodarki jest to gra na wzrost cen ropy w przyszłości bliższej niż horyzont czasowy nowego kontraktu. Ryzyka nie da się wyeliminować.

piotr@sikorski@poczta.onet.pl

BCT w Gdyni ma nowy terminal kolejowy

Jego możliwości to 24 pełne składy na dobę

Pół miliona TEU rocznie – takie są obecnie możliwości przeładunkowe zmodernizowanego terminalu kolejowego na BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni.

W ramach prowadzonego od 2012 r. największego w historii BCT programu inwestycyjnego, zakończony został projekt przebudowy i modernizacji terminalu kolejowego. Projekt ten zrealizowany został wspólnie z Zarządem Morskiego Portu Gdynia, odpowiedzialnym za jego rozbudowę i modernizację infrastruktury torowej oraz okółotorowej.

30 kontenerów na godz. Zakres zadań zrealizowanych przez BCT obej-

mował zakup dwóch nowych suwnic kolejowych (RMG) dla obsługi pełnych składów pociągów kontenerowych. Każda z nich – dostarczonych przez firmę Kocks Krane – może pracować z wydajnością przeładunkową powyżej 30 kontenerów na godzinę. Wraz z przebudowanymi torami kolejowymi terminal jest obecnie w stanie obsługiwać 24 pełne składy pociągów kontenerowych na dobę. Dzięki temu BCT może obsłużyć rocznie 500 tys. TEU (ekwiwalent 20-stopowego kontenera) przewożonych koleją.

Najważniejsze, że odpowiednio wcześniej udało nam się porozumieć z zarządem portu Gdynia i wspólnie zrealizować tę inwestycję. Jest to szczególnie istotne w związku z bardzo dynamicznym roz-

wojem transportu intermodalnego – podkreślił prezes BCT Krzysztof Szymborski. – Ta wspólna inwestycja poprawia konkurencyjność naszego terminalu i portu w Gdyni.

Trakcja elektryczna. Inwestycja była współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

W dalszych planach rozwoju dotyczących usprawnienia obsługi składów kolejowych na terminalu kontenerowym BCT, znajduje się doprowadzenie doń trakcji elektrycznej, co poprawi ma warunki manewrowe na terenie portu.

HH



Biuro Brokerskie Omega

Twój specjalista
w ubezpieczeniach
transportowych

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



Wesołych Świąt

Święta Bożego Narodzenia to czas radości i refleksji. W tych wyjątkowych dniach życzymy wszystkim wielu cudownych chwil, pełnych wytchnienia i rodzinnego ciepła. A w Nowym Roku fascynujących wyzwań i sukcesów w ich realizacji!

Naszemu Klientom życzymy także wielu intratnych zleceń zawartych przy pomocy nowego Messengera TimoCom!

Teraz także dostęp mobilny!





www.timocom.pl

ADRES:
80-394 Gdańsk
ul. Kołobrzewska 28

TELEFON:
(58) 769-99-19

STRONA WWW:
www.pks-sa.com

PHU
KERMA
TRANSPORT • SPEDYCCJA

ADRES:
05-610 Goszczyn
Jakubów Kolonia 11

TELEFON:
501 207 252
(48) 663 22 29
(48) 663 22 33

STRONA WWW:
www.kerma.pl

ADRES:
21-550 Terespol
Koroszczyn

TELEFON:
(83) 375 22 78

STRONA WWW:
www.asstra.pl

FOLPAK

ADRES:
33-300 Nowy Sącz
ul. Węgierska 188

TELEFON:
(18) 449 08 45

STRONA WWW:
www.folpak.auto.pl

NEWSLETTER

PGT
JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

BAROMETR RYNKOWY

Barometr transportowy

EU ▶ EU



38 Frachty w % 62 Ciężarówki w %

PL ▶ BE	38	62
PL ▶ CZ	69	31
PL ▶ DE	76	24
PL ▶ FR	71	29
PL ▶ LT	44	56
PL ▶ NL	52	48
PL ▶ PL	85	15
PL ▶ RU	67	33
PL ▶ UA	27	73
BE ▶ PL	12	88
CZ ▶ PL	39	61
DE ▶ PL	14	86
FR ▶ PL	21	79
LT ▶ PL	96	4
NL ▶ PL	17	83
PL ▶ PL	85	15
RU ▶ PL	94	6
UA ▶ PL	82	18

Transport przed Świętami. Barometr transportowy TimoCom utrzymał ubiegłotygodniowy trend i nadal pozostał na pozycji 38% dla frachtów i 62% dla wolnych przestrzeni ładunkowych.

Analizując dane zauważyć można wzrost puli ofert ładunków skierowanych z Polski do Litwy (+23%), Rosji (+14%), Holandii (+6%), Belgii (+3%), a także Niemiec i Francji (po +1%). Spadek w eksporcie odnotowano do Ukrainy (-22%). Bez zmian pozostała relacja z Czechami.

W relacjach importowych przeważały spadki: z Ukrainy (-16%), Holandii i Francji (po -2%) oraz Rosji (-1%). Wzrósł natomiast import z Czech (+5%), Belgii (+3%), a także Niemiec i Litwy (po +1%).

Jak widać tendencja spadkowa na rynku transportu międzynarodowego została zatrzymana. Obydwa tygodnie przyniosły tylko wzrosty, a przewoźnicy mieli do dyspozycji wystarczającą ilość frachtów.



FERNLAST
Clean Liquid Logistics

Szukamy odpowiedzialnych podwykonawców z własnym ciągnikiem dla cystern spożywczych w całej Europie.

Kontakt:

Dennis Nowicki
tel. 49 531 3000 168
Małgorzata Gregorczyk
tel. 49 531 3000 167

W SKRÓCIE

Na trasie z Łodzi do Dębina spółka ZTE przewiozła swoimi ciężarówkami dwa samoloty Il-14 jest większą maszyną o długości ok. 21,3 m i rozpiętości skrzydeł 31,7 m. Z kolei Il-28 to samolot o długości ok. 17,5 m i rozpiętości skrzydeł 21,5 m. Do transportu użyto specjalnych naczip typu telesattel rozciąganych do 29 i 48 m, przeznaczonych do przewozów bardzo długich ładunków ponadnormatywnych. Oba samoloty trafiły do Muzeum Sił Powietrznych w Dębnie, gdzie po renowacji będą efektywnymi eksponatami.

CB

Program budowy dróg do poprawy?

Wrześniowy projekt budzi wątpliwości nowej ekipy rządzącej

JACEK KOSECKI

Jak poinformował minister infrastruktury i budownictwa, Andrzej Adamczyk, będą prawdopodobnie zmiany w Programie Dróg Krajowych na lata 2014-2023, ogłoszonym przez poprzedni rząd we wrześniu br.

Trzy miesiące temu rząd premier Ewy Kópacz przyjął projekt uchwały ws. Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), w którym zapowiedziano powstanie 3,9 tys. km autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz ponad 50 obwodnic. Wszystko miało kosztować ok. 107 mld zł (z czego 40 mld zł to dofinansowanie z funduszy UE).

Wśród inwestycji znalazły się m.in. autostrada A1 Pyrzowice – Częstochowa oraz A2 Warszawa – Mińsk Mazowiecki; droga ekspresowa S3 – Sulechów – Bolków; droga ekspresowa S5 – Wrocław – Poznań – Byd-

goszcz – Nowe Marzy (A1); droga ekspresowa S6 – Szczecin – Gdańsk; droga ekspresowa S7 – Gdańsk – Płońsk oraz Warszawa – Kraków; droga ekspresowa S2 – Południowa Obwodnica Warszawy; droga ekspresowa S8 – Wrocław – Łódź – Warszawa – Białystok; droga ekspresowa S17 – Warszawa – Lublin; droga ekspresowa S19 – Lublin – Rzeszów.

Minister wypomniał jednak poprzedniej ekipie błędy w założeniach. Zwrócił uwagę, iż projekt programu był konsultowany społecznie w 2014 r., ale przyjęty przez rząd dopiero w ostatnim kwartale roku następnego. Nazwał program „kibelką wyborczą”. Jak podaje PAP, szef resortu infrastruktury i budownictwa, tłumaczył: W tym projekcie są zadania wycenione na 198 mld zł, zaś limit finansowy dla programu to 107 mld zł. Proste zasady arytmetyki podpowiadają, że nie można przejść do porządku dziennego nad

tym programem, bo brakuje po prostu pieniędzy. Z takim produktem najtrudniej się rozprawić. Nie chcemy wyrzucać inwestycji niezbędnych, potrzebnych. Analizujemy program pod różnym kątem, chociażby możliwości obniżenia kosztów w realizacji konkretnych inwestycji. Zastanawiamy się czy w każdym przypadku musi to być na przykład droga ekspresowa, czy główna przyspieszona, bo każda z kategorii dróg ma inną cenę realizacji. Także zmiana ustawy Prawo zamówień publicznych powinna przynieść oszczędności.

Stąd też program jest analizowany nie pod kątem, co zostawić, co wyrzucić, bo przecież znalazło się w nim wiele inwestycji, które są niezbędne. Oczywiście należy je usystematyzować w kolejności potrzeb, przede wszystkim komunikacyjnych państwa, w kolejności zadań, których efektywność ekonomiczna jest największa, ale też w kolejności wynikającej cho-



Andrzej Adamczyk

ciażby z poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych, kolizji, różnorakich zdarzeń na drodze – dodał Adamczyk.

Nowe e-myto w Belgii i Rosji

Zmiany w opłatach drogowych



W połowie listopada ruszył rosyjski system opłat drogowych o nazwie Platon. Niespełna sześć miesięcy później swój system o nazwie ViaPass wprowadzą także Belgowie. To kolejne kroki w kierunku uzależnienia opłat za tranzyt od realnej szkodliwości pojazdów dla środowiska.

Wszelkie informacje na ten temat można uzyskać u operatorów opłat

drogowych, którzy zajmą się rozliczaniem nowych opłat, jak np. DKV Euro Service.

Rosja. Wprowadzone 15 listopada przez Rosję elektroniczne opłaty objęły 50 774 km dróg federalnych. Kontrakt na obsługę systemu został podpisany na 13 lat pomiędzy państwem rosyjskim a operatorem RT Invest Transportnye Systemy (RTITS).

Nowy system obejmuje pojazdy powyżej 12 t i działa w technologii GPS, śledzącej przejechane kilometry. Średnia stawka za kilometr wynosi 1,53 rubla, czyli ok. 2 eurocenty. W przypadku rozliczania tych opłat swoje pośrednictwo, od początku i jako pierwszy w Europie Zachodniej, oferuje operator kart DKV.

Według zapowiedzi, jeden z trybów rozliczania nowej opłaty to przedpłata, w wypadku której środkami płatności są: urządzenie pokładowe, bilet lub uiszczenie opłat poprzez portal internetowy. Niestety w chwili uruchomienia systemu Platon opcja pre-pay dostępna jest jedynie dla rosyjskich firm transportowych – dla przewoźników z pozostałych krajów ma zostać uruchomiona wkrótce.

Firmy spoza Rosji w celu rozliczenia nowej opłaty muszą być zawnazę opatrzone w specjalne bilety. Można je zakupić lokalnie w centrach serwisowych, w samoobsługowych terminalach, poprzez aplikacje mobilne lub na stronie operatora. W każdym z tych przypadków możliwa jest płatność kartą DKV, a żadna wcześniejsza rejestracja do systemu Platon nie jest wymagana.

Belgia. 1 kwietnia nowy system o nazwie ViaPass zastąpi obowiązującą dziś w Belgii eurowinietę i objęcie wszystkie pojazdy powyżej 3,5 tony DMC – zarówno belgijskie, jak i zagraniczne. Wysokość opłat zależeć będzie od masy pojazdu, klasy EURO oraz kategorii dróg. Jednym z pierwszych operatorów kart, który umożliwi rozliczanie nowych opłat, będzie DKV Euro Service – rejestracja poprzez DKV ruszyła już 1 października.

Odpowiedzialny za wdrożenie nowego systemu myta jest operator Satellic, który zajmie się dostarczaniem urządzeń. Nowe opłaty obejmą sieć dróg podlegających dziś eurowiniecie, czyli autostrady i drogi krajowe we Flandrii, Walonii i w regionie Brukseli. Opłaty będą naliczane przy użyciu urządzenia pokładowego Satellic, które będzie można zamówić po dokonaniu rejestracji online lub nabyć w punkcie serwisowym w Belgii.

Do systemu będzie można się zarejestrować poprzez DKV Euro Service, jako jednego z pierwszych operatorów kart paliwowych. DKV przejmie na swoje barki czynności związane z włączeniem przewoźników do systemu ViaPass oraz koordynuje dostawę nowych urządzeń pokładowych. Dodatkowo każda firma, która zdecyduje się na pośrednictwo DKV, otrzymuje do dyspozycji liczne narzędzia online pomocne w planowaniu i zarządzaniu transportem. Opłaty będzie można rozliczać zarówno w trybie pre-paid, jak i post-paid. W obu wypadkach płatności będzie można dokonać kartą paliwową DKV. We Flandrii i w regionie Brukseli opłaty drogowie nie podlegają podatkowi VAT, ale inaczej jest w Walonii, gdzie drogi są zarządzane przez organizację Sofico – tam podatek VAT jest do cen doliczany.

Białoruś. Od 1 listopada za pośrednictwem DKV można się także zarejestrować do płatności w białoruskim systemie BelToll. Obowiązuje on na 1300 km tras (w planie powiększenie do 2700 km).

Do naliczania płatności obowiązkowe są tu urządzenia pokładowe. Co odróżnia DKV od innych operatorów, to płatności w trybie postpay i prepay, a także możliwość rejestracji online poprzez formularz DKV.

Systemy online operatorów kart paliwowych to nowoczesne rozwiązania, które pomagają przewoźnikom zmniejszyć robotę papierkową związaną z opłatami drogowymi. W wypadku DKV wszystkie dokumenty są dostępne w elektronicznej formie w strefie klienta na www. Użytkownik może na bieżąco śledzić postęp w rejestracji. Ma podgląd aktualnego statusu urządzeń pokładowych oraz wszystkich dostępnych w danej chwili usług. Zamówienia dodatkowych urządzeń lub ich wymiany można dokonać w kilka sekund.

AS

ADRES:
95-010 Stryków
Sosnowiec 15 B
TELEFON:
(42) 710 65 00
STRONA WWW:
www.dachser.pl

DACHSER
Intelligent Logistics

PTM

TELEFON:
(29) 743-04-28
(29) 742-45-12
(29) 743-13-70

STRONA WWW:
www.ptmtransport.pl

KERMA
TRANSPORT • SPEDYCJA

ADRES:
05-610 Goszczyn
Jakubów Kolonia 11
TELEFON:
501 207 252
(48) 663 22 29
(48) 663 22 33
STRONA WWW:
www.kerma.pl

POLSKA IZBA
SPEDYCYJ I LOGISTYKI
PIFFA POLISH INTERNATIONAL
FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

ADRES:
81-368 Gdynia
ul. Świętojańska 3/2
TELEFON:
(58) 620 19 50
STRONA WWW:
www.pisil.pl
EMAIL:
pisil@pisil.pl

Dołącz do nas

AUTO TRANSPORT

Grudzień 12/2015

Auto Transport | 16 grudnia 2015 r. | Nr 194



W DODATKU

► **Ekologiczny samochód dostawczy w Biedronce.** Flota sieci sklepów Biedronka wzbogaciła się o jedyny na świecie seryjnie produkowany hybrydowy samochód ciężarowy Fuso Canter Eco Hybrid. To kontynuacja proekologicznych działań firmy i kolejny skok technologiczny w dziedzinie transportu drogowego.

► **Czy druk 3D stanie się remedium na wzrost przewozów?** W imponującym tempie rozwija się branża drukarek 3D, a polskie firmy mają w tym znaczący udział.

strona II

► **Prognozy dla transportu towarów w Norwegii.** Ostatnio ukazał się w Norwegii szereg publikacji na temat prognoz dla transportu towarowego. Ożywioną dyskusję wywołał raport „Grunnprognoser for godstransport till NTP 2018-2027”.

strona III

► **Zawsze jest nadzieja.** Mijający rok był dla transportu drogowego okresem znaczących wahań nastroju, obfitującym często w zaskakujące wydarzenia.

strona IV

Dynamiczny rozwój polskiego rynku naczep

Wzrost o blisko 17% w stosunku do roku poprzedniego

ANDRZEJ STARNAWSKI

Gdyby spojrzeć jeszcze w latach 80-tych na europejskie drogi, zapewne rzuciliby się w oczy, iż transport drogowy nie był dominującym segmentem branży, a większość przewozów realizowana była samochodami ciężarowymi o stałej zabudowie, z pominięciem naczep, a ewentualnie okazjonalnym wykorzystaniem przyczep.

Jedną z niewątpliwych przyczyn był długotrwały podział polityczny na Zachód i Wschód, i właściwie brak głębszych kontaktów handlowych pomiędzy nimi. Ograniczało to w znacznej mierze potrzeby przewozów na długich dystansach. Podczas gdy w Stanach Zjednoczonych wykorzystanie naczep było powszechne, w Europie ich czas miał dopiero nadejść. Gdy jednak spadła żelazna kurtyna i otworzył się nowy, chłonny rynek, wszystko zmieniło się w bardzo szybkim tempie – branża zgłosiła zapotrzebowanie na znaczne ilości naczep do różnorodnych zastosowań.

Liderzy. Od lat 90. postępował stały wzrost ich produkcji, ale wśród liderów europejskich niezmiennie na czele jest kilka firm, które mają łączny udział w rynku na poziomie ok. 50%: Schmitz Cargobull, Krone i Kögel.

W ostatnich latach dołączyła do nich szybkimi krokami polska firma Wielton, która w tym roku przejęła francuskiego producenta, firmę Fruehauf (mającego ok. 44% rynku w swoim kraju) oraz trzy włoskie wiodące marki: Cardi, Viberti oraz Merker, należące do Compagnia Italiana Rimorchi, największego włoskiego producenta naczep, przyczep i zabudów na pojazdach ciężarowych. Dzięki takim po-

sunieniom polska firma wskoczyła na trzecie miejsce podium w Europie, z potencjałem produkcyjnym na poziomie 11 tys. szt. produktów rocznie i obrotami ponad 1 mld zł.

Przyczepy i naczepy w 2015 r. Według raportu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, do końca

dzielnika o 553 szt. i było najlepszym wynikiem miesięcznym od 2009 r.

Od początku roku zarejestrowano 16073 przyczepy i naczepy o DMC pow. 3,5 t. i było to o 12,6% (+1799 szt.) więcej niż w zeszłym roku. Wśród marek najczęściej wybieranych, na pierwszym miejscu niezmiennie króluje Krone,



Wielton – naczepa skrzyniowo-plandekowa NS3SP

października tego roku zarejestrowano w Polsce łącznie 57876 nowych przyczep i naczep, wszystkich rodzajów, co stanowi wzrost o 16,6% (+8224 szt.) w stosunku do pierwszych dziesięciu miesięcy roku ubiegłego. W samym październiku przybyło 5544 nowych rejestracji, co daje, także jak w skali rocznej, 16% wzrostu.

W grupie przyczep i naczep o DMC pow. 3,5 t wynik był wyjątkowo dobry – wzrost utrzymuje się od marca, a w samym październiku wyniósł rekordowe 36,9% (2050 szt.). Dało to lepszy rezultat od zeszłorocznego pa-



Naczepa chłodnia Kögel Cool – PurFerro

który zarejestrował 3448 szt. (+8%) i osiągnął 21,5% udziału w rynku. Drugą lokatę zajął Schmitz Cargobull z 3396 nowych rejestracji (21,1% rynku), a trzecią firma Wielton, której przyczepy i naczepy znalazły 2393 nabywców (co dało niemal 15% udziału w rynku). Czwarte miejsce, ze sporą stratą do podium, zajęła marka Kögel z 1394

nowymi rejestracjami. Piątkę zamyka firma Kässbohrer, którą wybrało wprawdzie tylko 445 kupujących, ale za to było to więcej o 94,3% niż w zeszłym roku (wówczas marka Kässbohrer zajęła 13 pozycję). Na kolejnych pięciu miejscach uplasowały się: Bodec – 387 szt. (udział w rynku 2,41%), Wecon – 321 szt. (2% rynku), Inter Cars – Feber – 314 szt. (1,95% rynku), Schwarzmüller – 311 szt. (1,93% rynku) i Kempf – 295 szt. (1,84% rynku).

Wśród samych naczep o DMC pow. 3,5 t największą grupę (8463 szt.) w nowych rejestracjach stanowiły platformy i skrzynie (w tym naczepy kurtynowe i skrzyniowe obejmujące również skrzyniowo-plandekowe). Na drugim miejscu znalazły się wywrotki (2278 szt.), które osiągnęły wzrost o 25,2% w stosunku do poprzedniego roku, a na trzecim furgony (chłodnie – 1569 szt. i 11 zabudów izotermicznych) z łączną liczbą 1876 nowych rejestracji (wzrost o 0,8%).



Naczepa plandekowa Krone Profi Liner

Ekologiczny samochód dostawczy w Biedronce

23% oszczędność spalania

Fot.: Andrzej Uznański



Ciężarówka Fuso Canter Eco Hybrid

ANDRZEJ UZNAŃSKI

Flota sieci sklepów Biedronka wzbogaciła się o jedyny na świecie seryjnie produkowany hybrydowy samochód ciężarowy Fuso Canter Eco Hybrid. To kontynuacja proekologicznych działań firmy i kolejny skok technologiczny w dziedzinie transportu drogowego. Pierwszy pojazd został przekazany w październiku i będzie testowany przez pół roku w Warszawie.

Sieć sklepów Biedronka od lat realizuje przyjęte przez siebie wysokie standardy dotyczące polityki ekologicznej. Jednym

z obszarów realizacji tych założeń jest logistyka i rozwój floty, która regularnie powiększa się o innowacyjne samochody ciężarowe.

Najnowszym jest Fuso Canter Eco Hybrid – dzieło Daimlera. Ten pojazd jest obecnie liderem w dziedzinie ekologicznego i efektywnego transportu. Dzięki zastosowaniu technologii hybrydowej ciężarówki tego typu spalają przeciętnie do 23% mniej paliwa niż podobne z napędem dieslowskim. Jego dodatkową

zaletą jest cicha praca – samochód rusza z użyciem jedynie silników elektrycznych do osiągnięcia prędkości 10 km/godz. Dzięki elektronicznemu wyświetlaczowi kierowca jest informowany o wszelkich parametrach jazdy i w razie konieczności może zareagować, korygując swój styl prowadzenia. Ciężarówka może zabrać niemal 3 tony towarów.

Investycja lokuje się w polityce handlowej Biedronki w wielkich aglomeracjach, aby łatwiej trafić do tam mieszkających klientów, firma przeprowadza zmiany w logistyce i łańcuchu dostaw. Nowy pojazd, niewielki i zwrotny, ułatwi dotarcie do sklepów zlokalizowanych w gęstej zabudowie czy na osiedlach, do których trudno dotrzeć dużymi samochodami. A Biedronka zamierza otwierać sklepy o mniejszej powierzchni niż obecnie dominującej (200-300 m²). W 2015 r. Grupa Jeronimo Martins zamierza otworzyć ok. 100 sklepów (w 2014 r. powstało 211), a jej inwestycje mają sięgnąć 500-550 mln euro (z czego 60% obejmie Polskę).

Podstawą działań naszego zespołu transportu jest ustawiczne zmniejszanie odległości pokonywanej przez samochody między centrum dystrybucyjnym a sklepami oraz stawianie na nowoczesne rozwiązania techniczne i regularne wymiany pojazdów na nowsze modele, zgodne z obowiązującymi normami europejskimi. Średni wiek pojazdu firmy to niecałe 4 lata, a flota wzbogaca się co roku o ponad 100 nowych ciężarówek. Pojawienie się pierwszego hybrydowego samochodu ciężarowego to przykład innowacji, szczególnie ważny w przypadku aglomeracji

miejskich, gdzie dostosowanie pojazdu do miejsca realizacji dostaw ma wyjątkowe znaczenie – mówi Marcin Dopierała, dyrektor logistyki JMP.

Flota. Biedronka od lat współpracuje z firmą Mercedes-Benz Polska. W jej flocie jeżdżą już inne wyróżniające się ekologiczną technologią pojazdy, np. napędzane gazem ziemnym ciężarówki Mercedes-Benz Econic NGT. Do niej trafił także pierwszy polski Antos z silnikiem dostosowanym do normy emisji spalin Euro VI, na długo zanim była ona wymagana prawnie. W barwach Biedronki jeżdżą ponadto liczne charakterystyczne czer-

pionierem nowoczesnych technologii w obszarze transportu, szczególnie jeśli chodzi o innowacyjne i efektywne napędy. Jeronimo Martins Polska to z kolei absolutny lider implementowania tych nowoczesnych rozwiązań w praktyce biznesowej. Dlatego miło nam, że to właśnie sieć Biedronka jako pierwsza przetestuje Fuso Canter Eco Hybrid. Jestem jednocześnie przekonany, że testy te wykażą pełnię korzyści, które z użytkowania właśnie tej ciężarówki płyną nie tylko dla środowiska, ale i dla kieszeni klienta – uważa Sławomir Kwiatkowski, dyrektor sprzedaży flotowej Mercedes-Benz Trucks.

Sieć dystrybucji. Jeronimo Martins Polska ma jeden z najnowocześniejszych systemów dystrybucji w Polsce. Każde z 15 centrów dystrybucyjnych obsługuje od ok. 110 do 230 sklepów Biedronka i stanowi centralę danego regionu. Dysponuje trzema aglomeracyjnymi centrami dystrybucyjnymi (Kraków, Warszawa, Gdańsk), które obsługują sklepy zlokalizowane w nich i okolicach. Towary są dostarczane przez pojazdy flotowe dostosowane do obsługi aglomeracji miejskiej. W 2014 r. Jeronimo Martins zainwestowało w infrastrukturę logistyczną 61 mln euro, ponad połowę na trzy nowe centra dystrybucyjne sieci Biedronka w Pruszkowie, Sosnowcu i Krakowie. Lokalizacja centrów zapewnia optymalizację dystansów, jakie codziennie muszą pokonać ciężarówki z zaopatrzeniem. Sieć wprowadziła także nowoczesny system zarządzania bezpieczeństwem żywności ISO 22000, który dotyczy bezpieczeństwa zdrowotnego żywności wszystkich uczestników łańcucha dostaw.

FAKTY I LICZBY

Biedronka

- Największa sieć detaliczna w Polsce.
- Powierzchnia magazynowa – 340 tys. m².
- Ponad 1000 samochodów dostawczych.
- Ponad 2660 sklepów w ponad 1000 miejscowościach.
- Nieomal 4 mln klientów dziennie (2014 r.).
- Około 55 tys. pracowników.
- Ponad 500 polskich partnerów handlowych.
- Inwestycje od 1995 r. – ponad 11 mld zł.
- Plan na 2017 r. – sprzedaż na poziomie 11 mld euro.

wone ciężarówki Mercedes-Benz Actros, spełniające najwyższe standardy ekologii, bezpieczeństwa oraz ekonomii.

Bardzo się cieszymy, że pierwsza hybrydowa ciężarówka marki Fuso wyrusza na polskie drogi. Koncern Daimler jest

Czy druk 3D stanie się remedium na wzrost przewozów?

O wszystkim zadecyduje, jak zwykle, cena

MACIEJ JAGODZIŃSKI

W imponującym tempie rozwija się branża drukarek 3D, a polskie firmy mają w tym znaczący udział. Jednocześnie pojawiają się opinie, że druk 3D może przyczynić się do zmniejszenia przewozów, których wzrost, ku rozpaczy ekologów, jest prognozowany na najbliższe lata.

Argumentem przemawiającym za trafnością takich opinii jest fakt, że zamiast zamawiać w e-sklepie lub wozić różne przedmioty, można będzie je sobie wydrukować samemu w domu lub na lokalnych, usługowych drukarkach. Trzeba jednak uprzednio kupić surowiec, którego przewozić uniknąć się już nie da. Biorąc jednak pod uwagę fakt lepszej konsolidacji surowca w opakowaniach handlowych i transporcie, w porównaniu z potencjalnymi wyrobami gotowymi z niego zrobionymi, można pokusić się o wyliczenie korzyści.

Jednak marketingowcy znają pewne właściwości ludzkiej psychiki zaburzające ową kalkulację. Jej klinicznym, podawanym na szkoleniach do znużenia przykładem, są dzemy z niską zawartością cukru. Zauważono, że konsumenci spożywają ich więcej wychodząc z założenia, że skoro w słoiku jest teraz mniej cukru to można sobie pofolgować. Podobnie może być z drukiem 3D. Nagle bardzo łatwo będzie można zrobić rzeczy, po które z różnych powodów dotychczas nie sięga-

liśmy, a dostawcy będą podsuwali coraz to nowe pomysły.

Np. naturalistyczne, silikonowe lale Real Doll do męskich i damskich zabaw kosztują ok. 7 tys. dol. za sztukę i mimo powodzenia, jakim się cieszą, cena i ograniczona do modeli katalogowych oferta, stanowią barierę wzrostu sprzedaży. Gdy jednak każdy będzie mógł sobie taką lale zrobić w domu na drukarce 3D za kilka dolarów, liczba egzemplarzy na całym świecie gwałtownie wzrośnie. Miłośnicy erotycznych gadżetów będą je także częściej wymieniać i budować silikonowe harem. Panie zaś będą mogły do jednego modelu dodrukować sobie serię wymiennych detali. Nie wiadomo zatem, jak ostatecznie zbilansuje się w przekroju całego łańcucha logistycznego, wolumen oraz logistyka drukarek 3D i ich serwisu oraz surowca, vs wolumen oraz logistyka komponentów i gotowych lał wytwarzanych w fabryce. Pewnym benchmarkiem mogłoby być zestawienie zużycia papieru przed i po wprowadzeniu drukarek domowych ważone e-formami wszelkich papierowych dokumentów i kosztami produkcji oraz serwisu drukarek domowych.

Rozwój biznesu drukowania 3D może przyczynić tak znaczący spadek cen, że kierując się zasadą przeliczności, lansowaną uporczywie przez biznes, będziemy drukować rzeczy potrzebne w nadmiarze lub zbędne. Będzie można je łatwo wymienić

lub bez żalu wyrzucić. Z drugiej strony technika odroczeń logistycznych trafi pod strzechy. Nie będzie trzeba kupować dziesiątce plastikowych długopisów za złotówkę, bo będzie można sobie wydrukować jeden na bieżące potrzeby. Nie będziemy też trzymać uszczelkę na zapas, bo po otwarciu odpowiedniego pliku z ich formatem na stronach www producenta, będzie można je sobie wydrukować online. Tak samo będzie z guzikami. Dostawcy nie będą dołączali zapasowych, a jedynie adres www, w którym znajduje się formatka.

Biznes może jednak wykorzystać druk 3D do zmiany standardu funkcjonowania gwarancji. Drukujesz sobie sam uszczelkę do pralki lub kostkę elektryczną do samochodu? Niestety, musimy wyłączyć naszą odpowiedzialność z tytułu gwarancji. Zapisy wyłączające odpowiedzialność z tytułu użycia samodzielnie wykonanych części zamiennych mogą stać się powszechne. Wydrukowanie plastikowej złączki do pralki będzie kosztowało użytkownika jeden grosz. Jednak, by zachować uprawnienia gwarancyjne, będzie on musiał kupić taką samą złączkę, wydrukowaną z tego samego materiału, na takiej samej drukarce, ale od autoryzowanego dostawcy, za 10 zł.

W detalu. Na jeszcze większą skalę drukarki 3D znajdują zastosowanie w punktach detalicznych. Już nie tylko pieczywo będzie wypiekane na miejscu, ale wiele różno-

rodnych akcesoriów będzie drukowanych w celu uzupełnienia zapasów na półkach.

Osobną kategorią będzie druk 3D na potrzeby wyrobów spożywczych i farmaceutycznych. Już teraz można drukować proste produkty. Masa bazowa, wafle, kilka aromatów i barwników dają niemal nieograniczone możliwości. Mając na uwadze eksperymenty biotechnologiczne hodowli mięsa, nie wymagającej posiadania zwierząt, wydaje się, że w połączeniu z drukiem 3D, możliwości komponowania menu mogą stać się nieograniczone. Z takiej jakości żywnością konsumenci są oswojeni od dawna.

Gdy zaś nie wszyscy zdecydują się na silikonowe lale i w przytulnej kawiarence spotka się pan z panią, pan będzie mógł dyskretnie przy pomocy swojego smartfona zadysponować drukarką 3D wydrukować i przetrzymać, które już będą czekały na parę w jego garsonierze. Będzie fajnie, nowoczesnie i po europejsku.

Wzrost czy spadek? Za komuny synonimem brzydkiego kapitalisty był badylarz na wsi, a w mieście facet tłukący na wtryskarce plastiki. Dzięki drukarce 3D, tłuc w domu plastiki będzie mógł każdy, a różnica między biznesem, zabawą, a produkcją na własne potrzeby ulegnie zatarciu.

Czy zatem druk 3D spowoduje wzrost czy spadek przewozów? Na tak wczesnym etapie rozwoju biznesu trudno jest na to

pytanie odpowiedzieć jednoznacznie. Opinia ekspercka, zwana popularnie „z kapelusza”, podpowiada, że tak jak w wypadku innych biznesów, szczególnie e-commerce, spadek przewozów może nastąpić w przypadku umiędzyniej konsolidacji w łańcuchu logistycznym. Zatem nie dowóz surowca do domu i nie druk w domu, ale dowóz do paczkomatu, supermarketu, punktu usługowego drukowania 3D w najbliższym centrum handlowym. I należy tu raczej prorokować wzrost degresywny, a nie spadek proporcjonalny.

Zadecyduje cena. O wszystkim, jak zawsze, zadecyduje cena, a przy okazji centra handlowe staną się już nie tylko handlowe, ale i życiowe. Będą w nich skonsolidowane zakupy, usługi medyczne, punkty odbiorów zamówionych przez Internet towarów, punkty obsługi związane z dostawami energii, gazu itp., punkty pocztowe. Lada chwila zaś, miejsca kultury religijnego, a może nawet edukacji. Druk 3D wpasowany w taką konfigurację, nie wymagający bezwzględnie dedykowanych nieskonsolidowanych dostaw surowca do domu, zapewne jest w stanie przyczynić się do spadku przewozów, czy też, jak wspomniany powyżej, ich degresywnego wzrostu.

Nieco więcej danych do analiz zyskamy gdy drukarka 3D obok, tabletu, smartfona i quada stanie się już niedługo prezentem komunikacyjnym, co jest najlepszą cezurą wszelkich, tego typu, wynalazków.

TRZY PYTANIA...



dr inż. Grzegorz Sierpiński, Wydział Transportu Politechniki Śląskiej

Czy wprowadzany na Śląsku odcinkowy pomiar prędkości na drogach, to dobry pomysł?

Odcinkowy pomiar prędkości ma swoich zwolenników, jak i przeciwników. Z samej zasady działania tego systemu wynika jego podstawowa wada – wskazuje prędkość średnią na danym odcinku. Zatem kierowca teoretycznie mógłby w wybranym punk-

cie znacząco przyspieszyć, by na pozostałej długości odcinka znacząco zwolnić. Takie zachowanie oczywiście nie jest często spotykane, ale system nie uchwyci punkowego przekroczenia prędkości, jak to teoretycznie „czynił” fotoradar. Jednakże należy zwrócić uwagę na znacznie bardziej istotne zalety systemu odcinkowego pomiaru prędkości.

Jak się zachowują kierowcy na tych odcinkach?

Zachowania kierowców są trudne do przewidzenia. Z wrywkowych badań, wykonanych w pobliżu lokalizacji fotoradarów przez pracowników Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej, wynika, że kierowca, który zmniejsza prędkość tuż przed fotoradarem, dostosowując ją do przepisów ruchu drogowego, a chwilę po jego minięciu znacznie przyspiesza.

Jakie zatem płyną z tego wnioski?

Fotoradar w wybranych sytuacjach może powodować wzrost prędkości

na dalszej trasie kierującego pojazdem. Jest to oczywiście sprzeczne z założeniami celu stosowania takiego urządzenia, jednakże bardzo często zdarza się, że pomysł słuszny w teorii spotyka się z inną interpretacją i zachowaniami kierowców. Takie zachowanie może powtórzyć się za odcinkowym pomiarem prędkości, ale instalacja większej liczby mierników odcinkowych powinna wyeliminować to zjawisko i poprawić bezpieczeństwo na drogach.

JM

Prognozy dla transportu towarów w Norwegii

Dwukrotnie może wzrosnąć liczba ciężarówek na drogach

MACIEJ JAGODZIŃSKI

Ostatnio ukazał się w Norwegii szereg publikacji na temat prognoz dla transportu towarowego. Ożywioną dyskusję wywołał raport „Grunnprognoser for godstransport till NTP 2018-2027” (TOI – Instytut Ekonomiki Transportu w Oslo; styczeń 2015; Inger Beate Hovi, Elise Caspersen, Bjorn Gjerde Johansen, Anne Madslie, Wiljar Hansen).

To prognoza na lata 2018-2050 do opracowywanego co cztery lata przez Norweską Ministerstwo Transportu i Komunikacji, Narodowego Planu Transportu. Szereg publikacji poświęcił jej dziennik „Aftenposten” piórem Sveinung Berg Benzrod. Wynika z niej bowiem, że wzrost przewozów towarów będzie jednak cięższy do transportu drogowego. A że import ma wzrosnąć ponad dwukrotnie, również w takiej proporcji może zwiększyć się liczba samochodów na drogach. I będzie to transport ciężki, najbardziej destrukcyjny dla środowiska.

Nic dziwnego zatem, że odzywają się głosy wieszczące spadek udziału transportu kolejowego w międzygałęziowym podziale zadań, aż do jego „upadku” włącznie.

Rocznie po drogach Norwegii przewożone jest 270 mln t towarów. Transfer tych przewozów do innych gałęzi jest trudny ze względu na:

- niedostateczną konkurencyjność transportu kolejowego lub morskiego wobec drogowego,
- 90% (lub więcej) to transport na niewielkie odległości,
- 80% transportu morskiego, to przewozy masowe (ropa, gaz, węgiel, cement, żwir itp.),
- 80% transportu kolejowego, to również, jak w wypadku transportu morskiego, przewozy masowe,
- szybki wzrost ilości przewozów terminowych, głównie z rejonu Bałtyku,
- starzenie się linii o największym potencjale - Bergen i Trondheim Dovrebanen, mimo zapowiedzi ministra transportu szeregu inwestycji w terminale kolejowe,
- przewagę transportu drogowego, wynikającą z jego większej elastycz-



Fot.: Ewa Koprowska
Wielkość przewozów drogowych ma wzrosnąć szybciej niż morskich i kolejowych

ności i lepszego przystosowywania do wymogów nowych nadawców, odbiorców i relacji,

- priorytet przyznawany przewozom pasażerskim na sieci kolejowej.

Drogowy tańszy. Dyrektor TOI Gunnar Lindberg wskazuje, że wybór środka transportu zależy albo od małych firm handlowych albo od globalnych operatorów logistycznych. W UE zaś znacząco spadły koszty transportu drogowego. Wzrost obrotów ze Szwecją, Polską i krajami nadbałtyckimi, gdzie transport drogowy jest bardziej konkurencyjny, wyznacza kierunek. Część produktów zaś, np. owoców morza i ryb, wymaga najbardziej konkurencyjnego środka transportu, czyli właśnie samochodu.

Wnioski oparte są na liczbach i trudno się z nimi nie zgodzić – konstatuje Ketil Solvik-Olsen, minister transportu. – *Być może należy zrewidować nasze założenia, mające na celu stworzenie mechanizmów odciążenia transportu drogowego.*

Rozbudować infrastrukturę. Wiadomo, że przewozy wzrosną we wszystkich gałęziach transportu. Natomiast realne jest przeniesienie z dróg na koleje 5-7 mln t. Będzie to wymagało przystosowania (uelastycznienia) kolei do przewozu innych towarów, takich jak ryby, tusze zwierzęce, produkty mleczne oraz zwiększenia przewozów drewna. W tym celu trzeba jednak nie tylko zmodernizować, ale także rozbudować

należałoby oczekiwać dalszych spadków. Jednak, żadne z planowanych do podjęcia działań nie jest w stanie zapewnić osiągnięcia tych wartości. Może jedynie spowolnić dotychczasowy wzrost. Tymczasem w prognozach rozwoju światowego handlu zapisano 4,3-krotny wzrost przewozów w latach 2010-2050. Wielkość przewozów drogowych zaś ma wzrosnąć szybciej niż morskich i kolejowych. Ten trend obejmie również Norwegię.

Druk 3D. Czy zatem, nie zrywając związku między handlem a dobrobytem, można nadszarpnąć związek między handlem a transportem, tak aby ograniczyć ten drugi? Gunnar Lindberg jedną z szans upatruje w rozwoju druku 3D. Umożliwiłoby to odchodzenie od przewozów wyrobów gotowych na rzecz transportu surowców i produkcji lokalnej wielu komponentów oraz wyrobów konsumpcyjnych. Jednak nie wiadomo, czy nie zburzyłoby to efektu skali zakupów surowców mającego wpływ na cenę wyrobu gotowego.

Tymczasem specjaliści, postulując wzrost przewozów kolejowych 2-3-krotnie, zauważają jednocześnie ich niewielki, ale systematyczny spadek – od nieco poniżej 600 tys. TEU w 2008 r. do ok 500 tys. w roku 2014. Spadek o ok. 90 tys. TEU to powrót do wielkości z roku 2007. Wskazują więc, że aby przeciwdziałać niekorzystnym trendom należy, poza wspomnianymi

działaniami, dodatkowo integrować międzygałęziowo informatyczne systemy transportowe i poprawiać standardy obsługi w terminalach. Niektórzy specjaliści utrzymują jednak, że w 2014 r. trend spadkowy został odwrócony.

Prognozy przedstawione przez TOI przewidują średni roczny wzrost potoków ładunkowych w latach 2012-2050 na poziomie 1,5% i pracy przewozowej o 1,3% na terenie kraju, z wyłączeniem przesyłu gazu i ropy naftowej.

Będzie również położony większy nacisk na bezpieczeństwo ruchu, szczególnie zimą. Zwiększone kontrole już przynoszą rezultaty i coraz trudniej będzie poruszać się po Norwegii bez opon zimowych na wszystkich kołach i łańcuchów.

Dla polskich przewoźników takie dane mogą być optymistyczne. Nie wiadomo jednak na ile Norwegia zechce zwiększać konkurencyjność innych niż transport drogowy gałęzi przy pomocy narzędzi rynkowych, a na ile administracyjnych. Pojawiające się gdzieś informacje o przygotowaniu rozwiązań wzorowanych na niemieckim MiLoG wskazują, że może to być jakaś kombinacja różnorodnych działań. Wschodnioeuropejscy przewoźnicy muszą wyciągnąć wnioski dla siebie, bo zapewne w taki czy inny sposób będą musieli spełnić dodatkowe wymogi.

PRAWO...

List przewozowy

„Strzeż listu przewozowego jak portfela swego” – choć motto wywołuje lekkie uśmiech, to temat jest zgoła poważny. List przewozowy traktuje się jak zło konieczne – swoisty nadbagaż, który spedytor każe wnieść, niczym pasażera „na gapę”. Kierowcy nie zawsze przykładają wagę do jego treści, postępując zgodnie z ustnymi bądź telefonicznymi ustaleniami. Lekkość kosztuje – ceną może być wartość ładunku, a i nieraz całego zestawu. Poniżej przedstawię Państwu kilka sytuacji, gdy brak listu przewozowego bądź nieniesienie na list odpowiedniego wpisu zdecydowało o odpowiedzialności przewoźnika:

Przypadek 1: kierowca otrzymuje SMS-em dyspozycję zmiany miejsca dostawy ładunku. Po dostarczeniu na nowe miejsce dostawy towar zniknął, a odbiorca okazał się podstawiony. Przewoźnik odpowie za utraconą przesyłkę, bo nie zażądał od nadawcy naniesienia instrukcji na pierwszy egzemplarz listu przewozowego, uniemożliwiając sobie tym samym sprawdzenie, czy osoba, która wydała dyspozycję, nie była oszustem. List przewozowy pełni funkcję instrukcyjną, co oznacza, że kierowca ma obowiązek zastosować się do instrukcji wydanych w trakcie przewozu wyłącznie wtedy, gdy zostały one naniesione przez uprawnionego (tj. nadawcę lub odbiorcę) na posiadany przez niego egzemplarz listu, przesłany potem spedytorowi przynajmniej w formie skanu;

Przypadek 2: Kierowca nie został wpuszczony na załadunek. Po dostarczeniu przesyłki do miejsca odbioru okazało się, że towar ma uszkodzenia mechaniczne. Przewoźnikowi najpewniej

nie uda się odrzucić reklamacji, bowiem kierowca nie wpisał w list przewozowy informacji o niedopuszczeniu go na załadunek, a konsekwentnie – brak jest dowodów potwierdzających uniemożliwienie kierowcy kontroli stanu przesyłki. List przewozowy ma także tzw. funkcję dowodową – w braku dokumentów zaprzeczających treści zawartych tam wpisów, wszystko, co wynika z jego treści, jest uważane za prawdziwe. Analogicznie jeżeli odbiorca nie zgłosi zastrzeżeń do listu przy odbiorze i nie sporządzi innych dokumentów takich jak protokół czy zdjęcia, będzie należało uznać, że przesyłkę dostarczono w dobrym stanie i uszkodzona została dopiero po zakończeniu przewozu;

Przypadek 3: z uwagi na to, że trasa przewozu wynosiła jedynie 10 km, nie wystawiono listu przewozowego. Ubezpieczyciel odmówił wypłaty odszkodowania za szkodę w towarze, powołując się na wyłączenie odpowiedzialności za przewozy na odcinku, na który nie wystawiono listu przewozowego. To bardzo typowe wyłączenie w polisach OC przewoźnika, lecz nie wszyscy przewoźnicy są jego świadomi. List przewozowy należy zatem wystawiać zawsze, niezależnie od tego, jak długa jest trasa.

To dla własnego bezpieczeństwa kierowca i jego spedytor powinni zadbać o prawdziwość wpisów w list przewozowy – inaczej narażają się na poważne kłopoty, a podane wyżej przykłady są tylko ich namiastką.

Domini Kęska
Prawnik, broker ubezpieczeniowy
Alfa Strategy sp. z o.o.

KÖGEL

Postaw na czerwone!

Postaw na Kögel FlexiUse:

- ✓ Elastyczność naczepy i ciągnika
- ✓ Zastosowanie do różnych zadań transportowych
- ✓ Optymalny boczny załadunek i rozładunek

www.koegel.com.pl



Kögel – Twój partner w Polsce

Eurotrailer Sp. z o.o.

Spółka należy do Grupy DBK

10-410 Olsztyn, ul. Lubelska 43A

tel +48 89 5397371, www.grupadbk.com

MiLoG tematem przewodnim. O wprowadzeniu w Niemczech od początku stycznia 2015 r. ustawy o płacy minimalnej na poziomie 8,5 euro za godzinę, mocno dyskutowano przez znaczą część 2014 r., ale – jak to u nas – ciągle dominowało przekonanie, że „jakoś to będzie” i suma sumarum uda się z Niemcami dogadać. Nastąpił jednak sądny dzień i 1 stycznia tego roku błady strach padł na całą branżę – Niemcy nie żartowali, ustawa weszła w życie. Pikiety, petycje i protesty sprawiły, że na całe szczęście zawieszono egzekwowanie przepisów, aż do ostatecznych wyjaśnień, w tym składanych przed KE. Trwająca niemal cały rok batalia przyniosła wymierne skutki – Niemcy zaakceptowali wliczanie do stawki minimalnej diet i ryczałtów. Można było odetchnąć z ulgą. I kto miał rację? No przecież jednak „jakoś to jest”.



Zagrać w chińczyka. Gdy konsorcjum Covic, niesławny budowniczy A2, wycofywało się, a wręcz uciekało z naszego kraju, chyba wszystkim zdawało się, że na długie lata obie strony wyleczyły się ze współpracy. Kary sięgające 700 mln zł mogły jedynie pogłębić to wrażenie. A jednak, zdarzył się cud i konsorcjum postanowiło zacząć spłacać długi. Hmm... kto ma ochotę na chiń... tzn. mamy w planach jakieś autostrady na kolejne mistrzostwa? W razie czego Covic czeka.



Nagrody dla najlepszych. Niewątpliwie powody do zadowolenia może mieć w tym roku włoska firma Iveco, otrzymała bowiem dwa tytuły pojazdów roku (oczywiście mimo przyznania nagrody we wrześniu, tytuł jest na rok następny) – wśród samochodów ciężarowych wygrał model Iveco Eurocargo, a najlepszym autokarem uznano Iveco Magelys. Wśród dostawczaków na największe uznanie jury zasłużył sobie Volkswagen Transporter T6.



Zawsze jest nadzieja

Subiektywny kalejdoskop wydarzeń roku 2015 okiem AutoTransportu

Mijający rok był dla transportu drogowego okresem znacznych wahań nastroju, obfitującym często w zaskakujące wydarzenia. Od najmniejszej od lat ceny paliwa, przez „polsko-chińskie deja vu”, stresujący wątek MiLOG-u powracający niemal każdego miesiąca, rosyjskie embargo, narastający problem z uchodźcami także wpływający na przewozy, aż do efektownych przejęć Wieltona czy przybierającego na sile boomu na eko- i elektrobusey. Na pewno nie był to najłatwiejszy rok dla całej branży, ale przecież... „co nie zabije, to wzmocni”. Zapraszamy na małą podróż retrospektywną.

CEZARY BANASIAK

Rosyjska ruletka. Nasz wschodni sąsiad już dawno przyzwyczał do jednego, że... do niczego nie można się przyzwyczajać i nic nie jest stałe. Nie tylko zresztą w dziedzinie transportowej. Sankcje nałożone na Rosję przez UE, po zajęciu przez „zielone ludziki” Krymu, poskutkowały odwetowym wprowadzeniem jeszcze w sierpniu 2014 r., zakazu importu produktów żywnościowych z krajów unijnych. Embargo najbardziej dotknęło Polskę, dla której handel z Rosją od lat był filarem eksportu. Dodatkowo „nasz wielki, słowiański przyjaciel” co i rusz utrudniał tranzytowe przewozy przez swoje terytorium, a w połowie listopada wprowadził nowy system opłat, który na dokładkę przez pierwsze cztery dni właściwie uniemożliwił ruch nierosyjskich ciężarówek. Ale przecież „Polak potrafi” i jak się okazało, nie strasze nam zakazy i utrudnienia. Częściowe odszkodowania z UE, wsparcie rządu przy szukaniu nowych rynków w Azji i Afryce, a także chęć do zmian, pomogły w przewyciężeniu początkowego kryzysu. Co więcej, eksport rośnie. A jak wiadomo wszystkich cieszy gdy im rośnie.



Fot.: Marek_Czasnoję

Program Budowy Dróg na lata 2014-2023. We wrześniu rząd przyjął projekt uchwały ws. Programu Budowy Dróg Krajowych na latach 2014-2023, w ramach którego powinno powstać 3,9 tys. km autostrad i dróg szybkiego ruchu, a także 57 obwodnic. Ogłoszono przy okazji zwiększenie budżetu o 14 mld zł od pierwotnie zakładanego. Ciekawe co na to nowy rząd?



Fot.: Cezary Banasiak

Oblężenie Calais. Choć problem nowy nie jest, to nasilenie się go w ostatnim czasie mogło przyprawić o zawrót głowy. Ilość nielegalnych imigrantów usiłujących przedostać się z Francji do Wlk. Brytanii zaczęła w tym roku rosnąć w ogromnym tempie, stając się także jednym z najpoważniejszych problemów transportowców, realizujących przewozy na wyspy. Określenie „pasażer na gapę” nabrało, w okolicach kanału La Manche, całkiem nowego znaczenia...



Fot.: Wikipedia

Co wy tu robicie? Budujemy mosty dla... Jesienią w stolicy dobiegły końca remonty dwóch najistotniejszych warszawskich przepraw – Mostu Grota-Rożckiego, którego przebudowę realizowano w ramach remontu Trasy Armii Krajowej i Mostu Łazienkowskiego, który nieszczęśliwie zapalił się w lutym. Razem po obu mostach jeździ nawet ćwierć miliona pojazdów na dobę. Nic dodać nic ująć.



Fot.: Cezary Banasiak

Dwadzieścia lat minęło. W tym roku swoje 20-lecie obchodzili rozmaici solenizanci, m.in. słynny samochód dostawczy Mercedes Sprinter, fabryka Michelin w Olsztynie, IVECO Polska (a samej firmie IVECO jednocześnie stuknęło drugie tyle), a także grupa EWT Truck & Trailer Polska, generalny przedstawiciel Schmitz Cargobull w naszym kraju. Jak widać 20-tek nie brakuje.



Fot.: Mercedes



Fot.: Wikipedia

Paliwo tanie jak... woda. No prawie jak woda, chyba, że Borjomi lub Vytutas. Do cen paliwa z Wenezueli, krajów arabskich czy nawet USA, ciągle jeszcze nam daleko, ale przełom 2014 i 2015 r. zaskoczył wszystkich paliwożerców bardzo pozytywnie. Pierwszy raz od 2011 r. ceny za diesla i benzynę spadły poniżej 5 zł. Co więcej aktualnie normą jest 4,2-4,3 zł. Producenci ropy kłócą się między sobą o limity, a efektem nadal spadające ceny za baryłkę. Dobra wiadomość (prawie) z ostatniej chwili jest taka, że poziom 4 zł też jest do przeskoczenia.

Eko i elektro. Miasta z całej Polski wręcz prześcigają się w zakupach nowoczesnego i ekologicznego taboru – od hybryd, przez busy na gaz, aż do elektrotyków. Na dodatek są to często pojazdy polskich firm – Solbus czy Solaris. Pierwszymi miastami, po ulicach których w regularnej linii zaczęły jeździć elektrobusey – zarazem też wyprodukowane w Polsce – było Jaworzno i Ostrołęka. W obu przypadkach Solarisy. A tymczasem w Grecji, o czym warto wspomnieć, władze miasta Trikala poszły jeszcze o krok dalej. Tam już jeżdżą autonomiczne autobusy, bez kierowców.



Fot.: Cezary Banasiak

Przejęcie razy dwa. Wielton, producent naczip i przyczep, rośnie w siłę, co powinno cieszyć nie tylko sam zarząd i pracowników firmy, ale niewątpliwie i tzw. przeciętnego obywatela naszego kraju. Słyszał bowiem kto kiedy, żeby polska firma przejmowała branżowych liderów z krajów zachodnich? Ano właśnie Wielton w tym roku zrobił to aż dwa razy. I wcale nie zamierza spocząć na laurach.



Fot.: Cezary Banasiak

Nie tylko fotoradary. W 29 miejscach w kraju powstały specjalne systemy odcinkowego pomiaru prędkości, nadzorowane przez CANARD. W Europie stosowane są od lat i jak pokazują statystyki są to jedne z najskuteczniejszych narzędzi automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Wcześniej Główny Inspektorat Transportu Drogowego przeprowadził kampanię uświadamiającą, że wszelkie urządzenia sprawdzające prędkość nie są takie złe. Hasłem wiodącym było: „Zwolnij! Nie bądź baranem... na drodze”. Ale czy ktoś w ogóle ma się za barana?



Fot.: Cezary Banasiak

AUTO TRANSPORT
MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
TRANSPORTOWI DROGOWEMU

Redaktor naczelny: Cezary Banasiak
Autorzy: Cezary Banasiak, Andrzej Uznański, Janusz Mincewicz, Dominik Kęska, Maciej Jagodziński
Zdjęcia: Cezary Banasiak, Wikipedia, Marek Czasnoję, Mercedes, Ewa Koprowska, Iveco, Andrzej Uznański



Otwarto nową Warszawę Zachodnią

Całkiem ładny dworzec w fatalnym otoczeniu

JERZY KONWICKI

W ubiegłym tygodniu do użytku pasażerów oddano nowy dworzec kolejowy Warszawa Zachodnia. Obiekt o powierzchni ok. 1,3 tys. m² położony jest bezpośrednio przy Alejach Jerozolimskich.

Lokalizacja nowego dworca ma ułatwić dostęp osobom korzystającym z komunikacji miejskiej. Budynek stanowi dodatkową powierzchnię dla dotychczasowego dworca przy ul. Tunelowej – będzie on nadal obsługiwał podróżnych.

Nowy dworzec mieści się w całości pod ziemią. W zlokalizowanej na poziomie -1 niestety, dość niewielkiej hali, znajduje się 6 stanowisk kasowych i dwa biletomaty. Podróżni mogą skorzystać z restauracji McDonald's, saloniku prasowego, księgarń, kantoru oraz dwóch bankomatów. Obiekt dostosowany jest do potrzeb osób niepełnosprawnych. Okienka kasowe mają obniżone blaty, umożliwiające



Lekki chaos architektoniczny

wygodną obsługę osób na wózkach inwalidzkich.

Na dworcu znajdują się także ścieżki prowadzące dla osób niewidomych

i niedowidzących oraz dostosowane toalety. W budynku dostępne są windy i ruchome schody. Bezpośrednio przy wejściu do dworca, na poziomie 0, przewidziano 33 miejsca parkingowe typu kiss & ride, gdzie osoby odprowadzające będą mogły bezpłatnie zostawić samochód na 15 min.

Warszawę Zachodnią zaprojektowała pracownia FS&P Arcus, a inwestycję wykonała, w niecały rok, firma HB Reavis Poland we współpracy z PKP S.A. Główną funkcją nowego dworca jest obsługa połączeń lokalnych, z których korzystają osoby dojeżdżające codziennie do pracy w Warszawie z okolicznych miejscowości – powiedział Jarosław Bator, członek zarządu PKP S.A.

Najbardziej charakterystycznymi elementami obiektu są znajdująca się

nad głównym wejściem imponująca szklana kopia o powierzchni 500 m² oraz wysoka na 20 m wieża z tarczą zegara o średnicy 3,5 m. Szkoda tylko, że tuż obok stoi wielki billboard reklamowy i wietnamski bar szybkiej obsługi, które nijak nie pasują do nowoczesnej i efektywnej bryły dworca. Ten fatalnie zagospodarowany teren nie należy już jednak do PKP.

Budowa nowego budynku dworcowego przyczyniła się również do rewitalizacji jego najbliższej infrastruktury. W ramach inwestycji przebudowano skrzyżowanie Al. Jerozolimskich i ul. Płk. M. Sokołowskiego „Grzymały”, co pozwoliło na znaczne usprawnienie ruchu samochodowego w ciągu Alei Jerozolimskich.

W bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy Zachodniej powstaje no-

woczesny kompleks biznesowy West Station. Dwa czternastokondygnacyjne budynki biurowe zaoferują najemcom łącznie ponad 68 tys. m² powierzchni klasy A. Pierwszy etap

“ Główną funkcją nowego dworca jest obsługa połączeń lokalnych

inwestycji zostanie oddany do użytku w III kwartale 2016 r., a drugi – w IV kwartale 2017 r. Wśród najemców obiektu znajdują się m.in. spółki należące do Grupy PKP – PKP S.A., PKP Informatyka oraz PKP Intercity.

Koleje Śląskie z 10-letnią umową

I dotacjami rocznymi w wysokości 140 mln zł



Łączna kwota dotacji dla KŚ ma wynosić nie więcej niż 1,4 mld zł

JANUSZ MINCEWICZ

Zarząd Województwa Śląskiego podpisał z KŚ 10-letnią umowę na prowadzenie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 1 stycznia 2016 – 31 grudnia 2025 r.

Zgodnie z zapisami umowy, łączna kwota dotacji ma wynosić nie więcej niż 1,4 mld zł. Tak więc na każdy rok osiągnie ona poziom prawie 140 mln zł.

Umiarkowane zadowolenie. Wojciech Dinges, od niedawna prezes Kolei Śląskich, jest umiarkowanie zadowolony z podpisania umowy. Pytany czy roczna dotacja w wysokości ok. 140 mln jest wystarczająca, odpowiada: *To dużo i mało. Niewątpliwie umożliwia realizację zaplanowanej pracy eksploatacyjnej. Jednak aby w sposób widoczny podnosić standard usług, jak również spłacać zobowiązania z dawnych lat, musimy zainwestować dodatkowe środki, m.in. po to, by móc bardziej efektywnie gospodarować posiadanym majątkiem – nowym taborem i pozyskiwanym zapleczem utrzymaniowym z prawdziwego zdarzenia.*

Umowa dokładnie precyzuje obowiązki Kolei Śląskich oraz wyznacza trasy, na których mają kursować jej pociągi, tj. Częstochowa–Zawiercie–Katowice–Gliwice, Sosnowiec–Katowice–Tychy–Lodowisko, Katowice–Bielsko-Biała–Zwardoń, Katowice–Skoczów–Wisła Głębcze, Katowice–Orzesze–Rybnik–Racibórz, Katowice–Orzesze–Rybnik–Wodzisław Ślą-

ski–Chałupki–granica województwa, Katowice–Bytom–Tarnowskie Góry–Lubliniec, Katowice–granica województwa–Oświęcim–granica województwa–Czechowice-Dziedzice, Czechowice-Dziedzice–Zebrzydowice–Cieszyn–granica województwa, Rybnik–Żory–Pszczyna–Bielsko Biała, Racibórz–Chałupki–granica województwa i Częstochowa–Lubliniec.

Punktualność 92%. Strony umowy będą co roku zawierać porozumienie wykonawcze. Koleje Śląskie zobowiązały się do zapewnienia podróżnym warunków bezpieczeństwa oraz higieny, zachowania punktualności przewozów na poziomie nie mniejszym niż 92%, w stosunku do rozkładu jazdy w ujęciu miesięcznym. Są także zobowiązane do zapewnienia przewozu zastępczego oraz wyznaczenia w wagonach miejsc dla matek z małymi dziećmi, kobiet z widoczną ciążą oraz dla osób niepełnosprawnych. W miarę możliwości mają stopniowo wprowadzać w pociągach system zapowiedzi głosowych przystanków oraz tablic ze schematami sieci komunikacyjnej i wskazanymi dogodnymi przesiadkami.

Władze samorządowe przyznają, że podpisanie długoterminowej umowy ma na celu m.in. wzmocnienie Kolei Śląskich przed liberalizacją i otwarciem pasażerskiego rynku przewozów kolejowych w 2019 r. *Po zakończeniu realizacji umowy będziemy mieć operatora z silną pozycją, mogącego startować w przetargach – wyjaśnia samorząd.*

ERTMS 2 dostarczony na linię E30

Wdrażanie nowej technologii zakończono

Bombardier Transportation zakończył dostawę Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) poziomu 2 na odcinek Legnica–Węgliniec–Bielawa Dolna linii E30.

Tym samym producent jako pierwszy w Polsce zakończył wdrażanie nowej europejskiej technologii dla krajowego systemu sterowania ruchem kolejowym. *Jako pionierzy w dziedzinie technologii sterowania ruchem kolejowym, z wielką przyjemnością ogłaszamy zakończenie realizacji tego projektu dla PKP PLK. Jest to początek większych możliwości i oczekiwań w zakresie efektywnego podróżowania przez Polskę z wykorzystaniem wzajemnie połączonych systemów transportowych – powiedział Sławomir Nalewajka prezes spółki dywizji Rail Control Solu-*

tions, Bombardier Transportation w Polsce.

Instalacja systemu ERTMS 2 w Polsce wymagała uzyskania szeregu istotnych zezwoleń. W pierwszej połowie roku Bombardier, również jako pierwszy w Polsce, uzyskał zgodę na dopuszczenie do eksploatacji dla pokładowego systemu EBI Cab 2000 i jest jedynym dostawcą, który posiada ją na stosowanie urządzeń pokładowych ERTMS z narodowym systemem sterowania ruchem kolejowym w Polsce (SHP-STM).

Zakres kontraktu z Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. obejmował dostawę, instalację, testy i uruchomienie systemu sterowania ruchem kolejowym Bombardier Interflo 450, obejmującego część pokładową i przytorową. W ramach projektu istniejący system sterowania ruchem był moder-

nizowany do standardu ERTMS 2 bez zakłóceń w prowadzonych pracach przewozowych.

Linia E30 objęta jest programem modernizacji paneuropejskich korytarzy transportowych, mającym na celu zapewnienie ich interoperacyjności. W związku z tym, że modernizowany odcinek linii E30 stanowi połączenie z zachodnią granicą Polski, prace były koordynowane z niemieckimi przewoźnikami kolejowymi.

Rozwiązania ERTMS Bombardiera są eksploatowane w 3 tys. pojazdów szynowych oraz dostarczane na ponad 29 tys. km torów na całym świecie. W Polsce rodzina systemów Bombardier Interflo 450 jest obecnie instalowana w ramach innych projektów, w tym na kolejnym odcinku linii E30, na linii E65 oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. MM

TRAKO

12. Międzynarodowe Targi Kolejowe

Wystawcom i Partnerom targów TRAKO życzymy spokojnych i radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz wielu sukcesów w życiu zawodowym i prywatnym.

Dziękujemy za zaufanie i współpracę w roku 2015.

Gdańsk, AMBEREXPO | 26-29.09.2017

www.trakotargi.pl

ADRES:
15-399 Białystok
ul. Octowa 6, I piętro

TELEFON:
(85) 663 17 64

STRONA WWW:
www.asstra.pl

ADRES:
05-551 Mroków k. Warszawy
Al. Krakowska 51

TELEFON:
(22) 737 77 41/45

STRONA WWW:
www.podkowatransport.eu

PHU
KERMA
TRANSPORT • SPEDYCCJA

ADRES:
05-610 Goszczyn
Jakubów Kolonia 11

TELEFON:
501 207 252
(48) 663 22 29
(48) 663 22 33

STRONA WWW:
www.kerma.pl

Dołącz do nas

ADRES:
21-550 Terespol
Koroszczyn

TELEFON:
(83) 375 22 78

STRONA WWW:
www.asstra.pl

Ustawa o płacy minimalnej, która weszła w życie 1 stycznia 2015 r. w Niemczech, dostarczyła nam temat do artykułów na kilka ładnych miesięcy. Komisja Europejska żądała wyjaśnień, Berlin musiał się tłumaczyć, przewoźnicy ślali skargi i zgrzytali zębami, a prawdziwą furorę wśród



prawników i ekspertów robiło hasło „kabotaż”. Efekt całego zamieszania? Podobny jak z dyrektywą siarkową (nakaz ograniczenia zawartości siarki w paliwie do 0,1%), która również zaczęła obowiązywać w tym samym terminie – wszyscy kleli na czym świat stoi wieszcząc apokalipsę, i co? Ciężarówki dalej jeżdżą jak jeździły, a promy nadal pływają.

Na Dzień Kobiet warszawianki otrzymały prezent od Miasta – ruszyła II linia metra, a dokładnie jej centralny odcinek, który połączył Rondo Daszyń-



skiego z Dworcem Wileńskim. Nowa trasa szybko się przyjęła – w dni robocze korzysta z niej 100 tys. pasażerów. Czekamy teraz na jej przedłużenie po obu końcach, a później na wytyczenie i budowę III linii.

Utrzymał się popyt na przewozy morskie. Rynek ten stał pod znakiem konsolidacji i monopolizacji (trzech czołowych armatorów ma 35% przestrzeni ładunkowej do przewozu kontenerów), spadku frachtów (które sięgnęły dna i



prawdopodobnie będą skutkować upadłościami armatorów w 2016 r.) oraz rosnącym trendem na megatanki. Póki co królem wśród kontenerowców jest MSC Oscar – 19 224 TEU.

Zyskaliśmy dwóch nowych „branżowych” ministrów – Andrzeja Adamczyka (infrastruktura i budownictwo) oraz Marka Gróbarczyka (gospodarka morska i żegluga śródlądowa).



Pierwszy na początek zapowiedział „czystki” w spółkach kolejowych. Czystki to wybitnie kolejarską brać, która ma już dość rządów znienawidzonych „bankomatów” – jak nazywani byli menedżerowie z sektora finansów. Prezes PKP Jakub Karnowski i członek zarządu Piotr Ciżkowicz woleli nie czekać na nową „miotłę” tylko ustąpili sami. Drugi z nowych ministrów na pewno powróci do kontrowersyjnej sprawy przekupu Mierzei Wiślanej, bo, jak wiadomo, PiS jest za budową tego kanału żeglugowego, z czego już cieszą się w elbląskim porcie.

Całkiem niezły rok

Subiektywna kronika branży TSL Anno Domini 2015

Ubiegły rok to m.in. czas „walki” przewoźników z MiLOG-iem, rozliczenia unijnej perspektywy finansowej na kolei, dobrej passy polskich portów morskich i lotnisk (tych dużych), boomu na rynku magazynowym czy zmiany władzy. Z rynku zniknęły marki Eurolot i interREGIO, odżyły Przewozy Regionalne, a triumfy święcił Wielton. Były też okrągłe jubileusze i głośnie przejścia, a „PGT” wystartowała z nowym layoutem i stroną www. Jednym słowem – działo się!

MIKOŁAJ MARSZYCKI

1 kwietnia rozpoczął się proces likwidacji spółki Eurolot i bynajmniej nie był to primaaprilisowy żart. Biorąc pod uwagę straty, jakie linie te generowały od kilku już lat, nikt specjalnie nie był tym faktem zaskoczony. Byli za to za-



dowoleni – głównie Ryanair i Wizzair, które bez zbędnego napinania się zyskały kolejnych klientów.

Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. uratowała ledwo ziępcze Przewozy Regionalne. Dzięki solidnemu zastrzykowi gotówki (770 mln zł) mogą się one pozbyć zadłużenia, przeprowadzać dalej restrukturyzację i inwestować



w nowy tabor – co już zresztą czynią. Jednak, jak mówi mądrość ludowa, gdzie drwa rąbią tam i wióry lecą. Skutkiem ubocznym restrukturyzacji PR było skasowanie od 1 września pociągów interREGIO.

Zadziałał „efekt Pendolino”. Początkowo mocno krytykowany przez wszystkich pociąg przyciągnął podróżnych z powrotem do kolei i wozil ich coraz więcej. PKP Intercity szacuje, że



do końca 2015 r. przewiezie łącznie ponad 30 mln pasażerów, w tym ok. 3,5 mln samym „dziobakiem”.

Bardzo dobrze radziło sobie warszawskie Okęcie oraz lotnicze porty regionalne, zwłaszcza te największe jak lotniska w Krakowie, Gdańsku, Katowicach i Wrocławiu. Systematycznie poprawiają one swoje wyniki i biją kolejne rekordy.



Gorzej już sytuacja wygląda z tymi mniejszymi, które, w większości muszą walczyć o przetrwanie. O osobnym, kuriozalnym przypadku Radomia przezłitość nie wspomnę. Oby w jego ślady nie poszedł port lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach, który już gotowy, zacznie operacje w przyszłym roku.

Jubileusze obchodzili znane marki. Stena Line, FM Logistic i Iveco (Polska) miały swoje zaszczytne i okrągłe 20-lecia.



100 mln pasażerów przewiózł węgierski Wizz Air, który świętował tę imponującą liczbę w swoich polskich bazach. 25-leciecił Rusak Business Services, a 3-lecie lotnisko w Modlinie.

Trzy polskie porty lotnicze zyskały połączenia kolejowe z centrami miast. Od 1 września, kiedy uruchomiono Pomorską Kolej Metropolitalną, mieszkańcy Trójmiasta i inni podróżni mogą dojechać nowoczesnymi szynobusami na lotnisko w Rębiechowie. Pod koniec tego samego miesiąca na nowe tory



ruszyły składy jeżdżące znów na trasie Kraków Główny – Balice. A od stycznia 2016 r. zainaugurują przejazdy pociągi łączące Olsztyn Główny z portem lotniczym w Szymanach.

Trwa dobra passa polskich portów morskich, wśród których przoduje zwłaszcza ten w Gdańsku. Prognozuje się, że 2015 r. zamknie się w nim rekordowym wynikiem 35 mln t przeładowanych towarów. Gdańsk świetnie wypada zwłaszcza



w przeładunkach kontenerów (inne porty Bałtyku notują tu spadki). To m.in. efekt rozpoczętej w sierpniu przez DCT obsługi aliansu G6. Pozostałe dwa główne polskie porty, Szczecin-Swinoujście i Gdynia, również radzą sobie całkiem niezle.



Boom na krajowym rynku magazynowym – deweloperzy budują je na potęgę. Sektory z największym potencjałem rozwoju w tej dziedzinie to FMCG, elektronika oraz dom i wnętrze, a to wszystko dzięki rynkowi e-commerce. Zakłada się, że wartość handlu internetowego będzie rosła dalej w tempie 15% rocznie.

Jednym z najważniejszych wydarzeń branżowych były Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2015, które zgromadziły w Gdańsku rekor-



dową liczbę ponad 600 wystawców i zakończyły się niewątpliwym sukcesem. Podczas wydarzenia odbyło się kilka gorących premier, nowe pojazdy wykonane dla PKP Intercity zaprezentowały Pesa (Dart) i Stadler (Flirt3), a jednym z hitów był specjalistyczny wagon samowładowczy „Switcher” firmy KZN Biezanów.

LOGISTYCZNE SZTUKI I SZTUCZKI



Maciej Jagodziński,
Ekspert ds. Logistyki

Google'a z unikalną bazą danych na temat ryzyk, zbudowaną w trakcie prób. Czyżby krystalizowała się pewna większa, perspektywiczna koncepcja?

Potencjalni ubezpieczalni, szczególnie ci zarządzający flotami, nie przejawiają szczególnego entuzjazmu, bowiem oferta Google'a zdaje się koncentrować na cenach, a przecież ubezpieczenia komunikacyjne to także zakres ryzyk, wyłączenia okoliczności, sposób przejmowania odpowiedzialności za szkody oraz podział dodatkowych kosztów oraz zysków między ubezpieczyciela i ubezpieczonego.

Case Google'a jest interesujący także dlatego, że pokaże wszystkim, na ile agregator i zarządca danych pozyskiwanych z Interentu może, korzystając z tej wiedzy, wchodzić w nowe sektory biznesu. Lajkowanie, hejtowanie, opiniowanie, porównywanie cen, poszukiwanie towarów i usług, wizyty na stronach www, to za każdym razem kamyczek wrzucany do systemów CRM, tych którzy zbierają i przetwarzają dane.

To nie pierwsze takie przedsięwzięcie Google'a, a w Polsce sposób funkcjonowania podobnego biznesu można sprawdzić na Google Shopping. W USA shopping na razie nie wzbudził entuzjazmu zbyt wielu detalistów, a, jak utrzymuje Rolfe Winkler w „Digits, Tech, News & Analysis From the WSJ”, niektórzy z nich wręcz odmówili uczestnictwa.

Jak zatem rozwinie się pomysł wchodzenia w nowe biznesy? Na razie twórcy wyszukiwarek internetowych zauważyli, że koncepcja wyszukiwarki „poziomej” powoli się wyczerpuje i trzeba rozwijać mechanizmy wyszukiwania spersonalizowanego w przekroju „pionowym”. To, że James Bond pije Martini, wiemy. Jednak w konkurencji wygra nie ta firma, która zaofiaruje mu setki marek do wyboru, ale ta, która będzie w stanie pierwsza dostarczyć wstrząśnięte, ale nie zmieszane.

Ubezpieczenia w sieci

Podobno najczęściej wyszukiwanym w Internecie słowem jest „sex”. Jednak specjaliści z Google'a zauważyli, że Internauci poszukują także jak najlepszych ubezpieczeń komunikacyjnych. Dlatego też firma przygotowała porównywarkę „Google Compare for Car Insurance”. Po wpisaniu zip kodu (bo to Ameryka jest), podaniu kilku informacji o samochodzie, otrzymuje się zwrótną ofertę od firm ubezpieczeniowych, w tym, ogłoszeniodawców Google'a. Taką działalność, również w zakresie ubezpieczeń typu „travel” i porównywania kredytów hipotecznych, firma prowadziła już wcześniej w Wielkiej Brytanii.

Jednak, jak pisze Sarah Perez w serwisie „TechCrunch”, pojawiają się problemy, ponieważ Google zaczyna konkurować z brokerami ubezpieczeniowymi, którzy są jej znaczącymi ogłoszeniodawcami. Zaś same firmy ubezpieczeniowe nie są nastawione entuzjastycznie do pomysłu, obawiając się walki konkurencyjnej w przyszłości. Zatem uczestniczące podmioty muszą poszukiwać równowagi. Brokerzy – korzyści z ogłaszania się w Google vs ryzyka związane z pozyskiwanymi przez Google w ten sposób informacjami. Google zaś – korzyści płynące ze sprzedaży ogłoszeń i prowizji pośrednika vs korzyści z wejścia w nowy sektor biznesu, związane ryzykiem utraty ogłoszeniodawców i prowizji. Rachunek na tym etapie nie jest prosty, a przecież w perspektywie jest autonomiczny samochód

Tama już po remoncie

Włocławek zwiększy bezpieczeństwo

Zakończyła się modernizacja zapory we Włocławku. Poprawił się stan techniczny stopnia wodnego oraz zwiększyło się bezpieczeństwo powodziowe. Inwestycję zrealizował Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Projekt „Poprawa stanu technicznego i bezpieczeństwa powodziowego Stopnia Wodnego Włocławek” został podzielony na dwa etapy. Koszt jego realizacji wyniósł ponad 115,4 mln zł, z czego 68 mln zł pochodziło ze środków unijnych.

Realizacja etapów. Pierwszy etap projektu dotyczył przebudowy i remontu obiektów stopnia wodnego we Włocławku w woj. kujawsko-pomorskim. Podczas jego wykonywania rozbudowany został m.in. automatyczny system pomiarowo-kontrolny stopnia. Powstała również przepławka dla ryb, w której zamontowano monitoring. Wyremontowano jaz oraz służę i awanporty.

Realizację zadań zawartych w II etapie zakończono w grudniu 2014 r. Jego efektem jest m.in. polepszenie stanu technicznego zapory bocznej Borowiczki i wału wsteczny Słupianki oraz Rosicy, a także budowa nowych obwałowań tych rzek. Poprawiono także bezpieczeństwo powodziowe poprzez rozbudowę istniejących urządzeń ochrony przeciwpowodziowej oraz podwyższenie korony zapory. Wymieniono również rurociągi tłoczne znajdujące się w pompowni Borowiczki.

Stopień Wodny Włocławek został oddany do eksploatacji w 1970 r. jako pierwszy z zaprojektowanej Kaskady Dolnej Wisły. Budowę pozostałych 7 stopni zaniechano. Istniejący obiekt hydrotechniczny jest eksploatowany w warunkach odbiegających od tych, do jakich został zaprojektowany. Poziom wody na dolnym stanowisku zapory nie został, niestety, wsparty przez powstanie kolejnego stopnia.

Projekt stworzenia drugiej tamy na Wisłę jest obecnie na etapie procedury środowiskowej. Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko został złożony w lutym 2015 r. w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Jeszcze w tym roku powinna zostać wydana decyzja, która umożliwi rozpoczęcie etapu projektowania przedsięwzięcia – powiedział agencji informacyjnej Newseria Janusz Granatowicz, dyr. Projektu Wisła w Energa Inwest S.A. – Ukończenie budowy II stopnia na Wisłę jest możliwe w ciągu 9-10 lat od uzyskania prawomocnej decyzji środowiskowej.

Ta budowla hydrotechniczna powstać ma w Sarzewie k. Ciecchocinka, ok. 30 km od Włocławka. Na tym odcinku rzeki, realizacja tej inwestycji, zapewni pełne bezpieczeństwo powodziowe. Dzięki podniesieniu poziomu wody o 3 m poprawi się bezpieczeństwo zapory i elektrowni wodnej we Włocławku, a także polepszą się warunki żeglugowe.

JK



CZŁONEK IZBY WYDAWCÓW PRASY

REDAKCJA:

ul. Marconich 3/7, 02-954 Warszawa
tel. 22 620-92-14; faks 22 890-98-32
e-mail: redakcja@pgt.pl; www.pgt.pl
redaktor naczelny: Krzysztof Koprowski
e-mail: k.koprowski@pgt.pl
z-ca redaktora naczelnego: Mikołaj Marszycki
e-mail: m.marszycki@pgt.pl
dziennikarz: Cezary Banasiak
e-mail: c.banasiak@pgt.pl

KORRESPONDENCI:

Sławomir Erkiert (Poznań), Marek Grzybowski (Gdynia),
Jacek Goździewicz (Bydgoszcz), Janusz Kajda (Konin),
Zygmunt Kowalski (Szczecin), Janusz Mincewicz (Katowice),
Krzysztof Stankiewicz (Lublin)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Anita Budek, Jacek Frankowski, Ewa Grunert,
Maciej Jagodziński,
Sławomir Ostrowski,
Piotr M. Sikorski, Andrzej Uszański
DTP: Studio ART RODAR

WYDAWCA:

Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o.
ul. Marconich 3/7, 02-954 Warszawa
prezes: Alicja Ferdynus
tel.: 22 620-92-14; e-mail: sekretariat@pgt.pl

OGŁOSZENIA:

Sales & Marketing:
Edyta Bromas
e-mail: e.bromas@pgt.pl
tel. 22 620-92-04; faks 22 890-98-33
Wydawca nie odpowiada za treść ogłoszeń

PRENUMERATA:

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

KONTO:

Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o.
Bank PEKAO S.A. III Oddział w Warszawie
Nr 7912401040111000001358724

DRUK:

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



Szanowni Państwo!

Miłych i serdecznych Świąt Bożego Narodzenia
spędzonych w gronie rodziny i przyjaciół,
a w Nowym 2016 Roku zdrowia,
pogody ducha, satysfakcji zawodowej i samych sukcesów

zyczy

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



Gdynia Container Terminal zakończył trzeci etap rozbudowy

W Gdynia Container Terminal S.A. dobiegł końca „III etap budowy terminalu kontenerowego GCT w Porcie Gdynia – budowa infrastruktury i zakup sprzętu”. Projekt ten był współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach działania 7.4: Rozwój transportu intermodalnego, priorytet VII: Transport przyjazny środowisku, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013.

Nowe nabrzeże oraz dwie największe suwnice nabrzeżowe typu super post-„panamax” o udźwigu 65T i wysięgu 61 m, dostarczone do GCT w ramach III etapu budowy terminalu kontenerowego GCT, zostały po raz pierwszy przetestowane dnia 3 grudnia 2015 r. przy obsłudze statku kontenerowego o długości 222 m i pojemności 2800 TEU.

W wyniku realizacji projektu, terminal GCT dysponuje łącznie 812 m nabrzeża, w tym:

1. nabrzeżem o długości niemal 375 m i głębokości 11 m,
2. nabrzeżem głębokowodnym o długości 437 m (w tym 192 m nabrzeża publicznego ZMPG) i głębokości 13,5 m (z możliwością pogłębienia do 15,5) co umożliwia obsługę statków o pojemności do 8 000 TEU.

Po poszerzeniu przez ZMPG obronicy wewnątrz portu, GCT będzie w stanie obsługiwać przy Nabrzeżu Bułgarskim statki kon-



tenerowe o pojemności do 14 000 TEU.

Łączna wartość zrealizowanej przez GCT inwestycji wyniosła ponad 200 mln zł, a kwota pozyskanej dotacji z funduszy UE wyniosła niemal 60,8 mln zł. Projekt zrealizowany przez Gdynia Container Terminal w ramach działania 7.4 obejmował:

- a) w zakresie działań budowlanych: rozbudowę Nabrzeża Bułgarskiego wraz z przygotowaniem podtorza pod suwnice nabrzeżowe oraz rozbudowę placów składowych i manewrowych wraz z istniejącą na nich infrastrukturą, w tym rozbudowę terminalu kolejowego.
- b) w zakresie zakupu sprzętu niezbędnego do manipulacji kontenerów:

zakup 2 suwnic nabrzeżowych typu super-post-panamax, 5 elektrycznych suwnic placowych RTG, reachstackera, 7 ciągników terminalowych oraz 7 naczip kontenerowych.

Zakończenie III etapu budowy terminalu kontenerowego spowodowało zwiększenie zdolności przeładunkowej GCT do ponad 630 tys. TEU rocznie, natomiast

docelowo planujemy zwiększanie do ponad 1 mln TEU rocznie.

GCT posiada własną bocznice kolejową, której obecna długość po zakończeniu inwestycji wynosi 1535 m, co umożliwi obsługę na GCT dwóch pociągów kontenerowych jednocześnie i obsługę łącznie 60 wagonów.



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI





NASZ ROZMÓWCA

- Ma 45 lat.
- Jest absolwentem Politechniki Śląskiej.
- Z branżą kolejową związany od 1994 r.
- Pracę zawodową rozpoczął w firmie PTK Holding, w której zaczął od stanowiska specjalisty. W roku 2007 powołany został na członka zarządu ds. przewozów.
- Po przejściu spółki w 2009 r. przez koncern DB objął stanowisko dyrektora ds. zarządzania produktem i wsparcia sprzedaży w DB Schenker Rail Polska, a następnie, w 2010 r. dyrektora transportu, które zajmował przez kolejne dwa lata.
- W lipcu 2012 r. objął funkcję dyrektora ds. przewozów.
- W kwietniu 2014 r. został dyrektorem biura sprzedaży.
- Od 1 stycznia 2015 r. pełni funkcję członka zarządu ds. sprzedaży.

PERSONALIA

Znany wiceministrów w MGMIŻS

Jerzy Materna i Krzysztof Kozłowski zostali wiceministrami gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Pierwszy z nich będzie odpowiadał za żeglugę śródlądową a drugi nadzorował m.in. Departament Współpracy Międzynarodowej nowego resortu.

Materna ukończył studia na Wydziale Budownictwa Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Zielonej Górze. W latach 1983-1989 pracował na stanowisku kierownika budowy Komunalnego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego w Zielonej Górze. W kolejnych latach zajmował kierownicze stanowiska w spółkach prawa handlowego i prowadził własną działalność gospodarczą. Od 1998 do 2002 r. pełnił funkcję radnego Rady Miasta Zielona Góra. Od 2005 r., w czterech kolejnych kadencjach Sejmu uzyskał mandat posła z okręgu nr 8 – Zielona Góra z listy PiS. W Sejmie zasiadał w komisjach: Unii Europejskiej, Infrastruktury i Finansów.



Kozłowski jest doktorem nauk prawnych. Pracuje w katedrze prawa konstytucyjnego na wydziale prawa i administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Odbił aplikację sądową w Sądzie Okręgowym w Szczecinie zakończoną egzaminem sędziowskim. Wpisany na listę adwokatów.

Obu wiceministrów powołała na wniosek ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej premier Beata Szydło.

Zmiany w Wieltonie

Z końcem roku ze stanowiska dyrektora PR & Marketingu Grupy Kapitałowej Wielton odchodzi Jacek Kurowski.

Jego dotychczasową funkcję od 1 stycznia 2016 r. będzie pełnił Zbigniew Antczak, który dołączył do zespołu Wielton S.A. w maju 2015 r.



Kurowski nie żegna się jednak całkowicie ze spółką – od stycznia 2016 r. będzie rozwijał działania PR na rzecz Wieltonu poza granicami Polski.

MM

Sprawnie przejść w nowe procesy

Z PAWŁEM PUCKIEM, członkiem zarządu ds. sprzedaży DB Schenker Rail Polska, rozmawia Mikołaj Marszycki

Transport towarów masowych to Wasz dominujący obszar aktywności. Jak wygląda obecna sytuacja jeśli chodzi o przewozy węgla?

Przewidując niekorzystny rozwój w tym segmencie, już dawno podjęliśmy kroki w kierunku dywersyfikacji portfela zamówień. I tak dzisiaj ponad 50% naszych przewozów stanowią te transgraniczne, wśród których istotną grupą towarową są te wysoko przetworzone. Nasz udział w rynku przewozów intermodalnych przekracza dziś 20%.

Bardzo aktywnie poszerzamy też naszą ofertę o inne segmenty rynku, jak chociażby przewozy pojedynczych wagonów i grup wagonowych w ramach pociągów liniowych. Choć klienci z branży górniczej stanowią i będą stanowić bardzo ważną grupę dla naszej sieci, to rozwój pozostałych segmentów pozwala nam bezpiecznie spojrzeć w przyszłość.

Które kierunki są najpopularniejsze wśród przewozów transgranicznych?

Jesteśmy rynkowym liderem w transportach międzynarodowych. Od 2009 r. liczba transportów realizowanych w ruchu międzynarodowym wzrosła o 125%. Szczególnie miejsce w transportach międzynarodowych zajmują te do Wspólnoty Niepodległych Państw, gdzie roczne wolumeny sięgają obecnie 225 mln ntkm, w porównaniu do 4 mln ntkm na początku działalności spółki.

Pracując nad pozycją lidera jakości wprowadziliśmy do oferty pociągi liniowe – stałe, regularne połączenia kolejowe między Polską, Niemcami i Czechami. Obecnie nasi klienci korzystają z trzech takich połączeń o łącznej liczbie 12 par pociągów na tydzień. Pociągi te tworzą doskonałe połączenie pomiędzy Śląskiem, przemysłowymi regionami centralnej i północnej Polski a Europą Zachodnią, przez Niemcy i Europą Południową przez Czechy, otwierając również nowe perspektywy w kierunku całej Europy.

Jakie przetargi wygraliście ostatnio?

Pod koniec października w konsorcjum z CTL Logistics, którego byliśmy liderem, wygraliśmy zadanie na przewóz węgla kamiennego, będące częścią więk-

szego przetargu ogłoszonego przez PGE Polską Grupę Energetyczną. Łączna masa tego paliwa transportowanego na podstawie kontraktu wyniesie 5,3 mln t. Umowa zawarta została na okres trzech lat. Węgiel transportowany będzie ze śląskich kopalń do elektrowni w Opolu.

Niedawno uruchomiliście dedykowany klientom portal internetowy RSO...

Tak, zgadza się. Już od pewnego czasu dajemy swym klientom możliwość korzystania z dedykowanego portalu internetowego RSO (RailServiceOnline). Dzisiejszy zdigitalizowany świat stawia przewoźnikom kolejowym wysokie wymagania. Narzędzia pozwalające na sprawne zarządzanie przesyłką muszą być coraz lepsze i wygodniejsze w obsłudze na każdym etapie łańcucha logistycznego. Takie możliwości daje stworzony w ramach całej grupy DB Schenker Rail system informatyczny, dzięki któremu klient otrzymuje wszystko w jednym pakiecie od A do Z, od momentu nadania przesyłki, aż po możliwość przeglądania danych fakturowych on-line.

Jakie są jego zalety?

Za pomocą portalu nasi klienci mogą szybko i sprawnie nadać przesyłkę, bez konieczności drukowania i przesyłania dużej liczby dokumentów. Narzędzie wykona automatycznie wszystkie działania związane z nadaniem przesyłki do przewozu. Jest szybkie i łatwe w obsłudze.

Jeszcze prostsze w obsłudze są zlecenia cykliczne. Logując się do portalu można zdefiniować indywidualne szablon listów przewozowych, co w sposób znaczący przyspiesza ich tworzenie. W każdej chwili istnieje możliwość podglądu statusu realizacji zlecenia.

Czy planujecie dalszy rozwój RSO?

Naszym celem będzie teraz uruchomienie usługi elektronicznego śledzenia przesyłek. Klient otrzyma możliwość sprawdzenia w każdej chwili, gdzie znajduje się jego przesyłka i czy dojdzie na czas do odbiorcy. Na końcu zlecona usługa automatycznie zostanie rozliczo-

na poprzez wysłanie na wskazany adres elektronicznej faktury. Dla klientów posiadających własne systemy informatyczne przygotowujemy rozwiązanie polegające na automatycznym przesyłaniu danych do naszego portalu, bez konieczności ich ponownego wprowadzania.

Kolejnym udogodnieniem, które szykujemy będzie ujednoczenie procesu nadawania przesyłek. Do tej pory stosowane były różne wzory listów przewozowych w zależności od miejsca przeznaczenia. Inne były wzory kart przewozowych dla odbiorców krajowych, inne dla zagranicznych. Chcemy je ujednoczyć. A zatem koniec z odrębnym wypisywaniem listu przewozowego. Wystarczy wizyta na stronie internetowej. Tam będą przygotowane odpowiednie szablony. Oczywiście klienci przyzwyczajeni do stosowania dotychczasowych wzorów będą mogli je nadal stosować, jednak ich przygotowanie tak jak do tej pory będzie po stronie klienta.

To jednak nie wszystko, nasz projekt zakłada także informatyzację innych istotnych czynności, w tym uzyskiwania elektronicznej karty próby hamulca. To są elementy projektu, nad którymi pracujemy. Rewident będzie miał mobilne urządzenie, do którego wprowadzi numery wagonów. Urządzenie samo przeliczy masę hamulca, sprawdzi, czy wagony są aktywne, a ich numeracja prawidłowa. W ten sposób wygenerowana zostanie elektroniczna karta R7. Dążymy do zlikwidowania biurokracji, nie będzie już drukowania dokumentów. Błąd ludzki ograniczony zostanie do minimum.

Jak wygląda organizacja i automatyzacja procesów w Państwa firmie?

Wyobraźmy sobie przewozy towarowe, gdzie pociągi płynnie przekraczają granice, wszelkie dokumenty są przekazywane automatycznie w systemie w wersji elektronicznej a klienci poprzez dedykowany portal śledzą na bieżąco położenie swojej przesyłki.

Czy to możliwe?

Tak, a służy temu wdrażany od dłuższego czasu we wszystkich europejskich

skich jednostkach DB Schenker Rail nowy europejski system operacyjny. Program ten to nie tylko nowe narzędzie IT, to przede wszystkim ujednoczenie na europejską skalę kluczowych procesów wspomagających przygotowanie, realizację i rozliczanie usług związanych z przewozami kolejowymi – w logistyce przewozów pojedynczych wagonów. Całość wsparta jest specjalnie zaprojektowanym zestawem narzędzi IT, które pozwalają realizować proces w znacznym stopniu automatycznie.

Pozwoli to na skrócenie całkowitego czasu transportu nie tylko w relacjach międzynarodowych, ale również krajowych oraz bardziej wydajną alokację ludzi i taboru, co w konsekwencji przełoży się na zadowolenie klientów oraz wyższą rentowność i konkurencyjność naszych przewozów. Zdaję sobie sprawę, iż nie jest to proste zadanie i że wiąże się ono – szczególnie w początkowej fazie – ze wzmocnieniem wysiłkiem wszystkich zaangażowanych w ten proces osób. Obecnie w ramach grupy projektowej przygotowujemy organizację do stopniowego, ale sprawnego przejścia w nowe procesy tak, aby w żadnym momencie nie utracić dostępu do danych operacyjnych pozwalających na kontrolę i zarządzanie biznesem.

Czy zamknięcie wewnętrznych granic strefy Schengen zagrozi transportowi ładunków w UE?

PIOTR SADZA, prezes Kombi Trans S.A.



Można sobie wyobrazić zamknięcie granic strefy Schengen, ale jeśli by to do tego doszło należałoby liczyć z wieloma zapomnianymi już przez państwa unijne problemami. Infrastruktura przejść granicznych między państwami UE została skutecznie zlikwidowana.

Wprowadzenie kontroli na granicach unijnych wymagać będzie olbrzymich inwestycji w odbudowę punktów kontrolnych. Koszty te związane są nie tylko z infrastrukturą, ale także z koniecznością skierowania na granice tysięcy „pograniczników”.

Straty z powodu zamknięcia granic Schengen dotyczyłyby także biznesu, w tym przede wszystkim transportu.

Przez otwarte dzisiaj granice przejeżdżają tysiące samochodów, a wraz z nimi miliony euro w towarach. Powróćmy do horroru z przed otwarcia granic, kiedy to postój samochodów przekraczających granice niejednokrotnie przekraczał 48 godzin. Zagrożone zostaną, tak pożądaną dzisiaj dostawą „Just in time”.

Zwiększą się i to znacznie koszty transportu, a ich przyrost przełoży się na wzrost cen. Istnieje także ryzyko spadku wielkości wymiany handlowej między państwami UE.

prof. JANUSZ NEIDER, Uniwersytet Gdański



Zamykanie granic zawsze oznacza pewne utrudnienia na drogach i korki na niektórych przejściach granicznych, czy też wrywkowe kontrole, o czym sygnalizują przedsiębiorcy przewoźnicy. Na szczęście jednak były i są to działania krótkotrwałe, nie tworzące trwałych barier dla ruchu towarowego. Francja wprowadziła stan wyjątkowy, który potrwa 3 miesiące, czego efektem jest m.in. wprowadzenie kontroli granicznych. Podobnie uczyniła Belgia. To zrozumiałe posunięcia, ale na szczęście nie oznaczające, że na granicach pojawiły się szlabany, a każdy przejeżdżający jest kontrolowany.

Tym niemniej musimy dostrzegać kluczowe położenie Francji dla przewozów międzynarodowych, przez ten kraj przebiegają bowiem trasy tranzytowe wschód-zachód i północ-południe. Zaistniała sytuacja oznacza, że mogą wystąpić pewne utrudnienia dla funkcjonowania transportu międzynarodowego w Europie, szczególnie drogowego. Może to skutkować, w konkretnych przypadkach, wydłużonym czasem dostawy towarów i zwiększonymi kosztami firm przewozowych. W tym kontekście trzeba zwrócić uwagę na fakt, jak bardzo przyzwyczailiśmy się już do korzyści, jakie niesie ze sobą funkcjonowanie strefy Schengen.

Nawet krótkotrwałe i wrywkowe kontrole na wewnętrznych granicach, chociaż zrozumiałe i uzasadnione, wywołują niepokój i stan niepewności, także w środowisku transportowym.

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



Zgodnie z postanowieniami układu z Schengen w krajach należących do porozumienia (artykuły od 120 do 125), rządy państw stron konwencji zobowiązały się do zmniejszenia trudności związanych z obrotem towarowym na wewnętrznych granicach. Formalności związane z obsługą celną towarów są załatwiane wewnątrz każdego z krajów eksporterów i są prowadzone w oparciu o jednolite przepisy obowiązujące w ramach Konwencji – ma to szczególne znaczenie dla ujednoczenia i zharmonizowania formalności na granicach zewnętrznych. Te postanowienia przyczyniły się do zintensyfikowania obrotu towarowego w ramach Unii Europejskiej i przyspieszenia rozwoju transportu towarowego.

Dzięki tym regulacjom polskie firmy transportowe, szczególnie te funkcjonujące w transporcie drogowym, zajęły w szybkim tempie jedno z czołowych miejsc w Europie. Ograniczenie formalności i uproszczenie procedur przyczyniło się do skrócenia czasów realizacji usług transportowych, obniżenia ich kosztów a także do poprawienia efektywności wdrażania rozwiązań zalecanych przez politykę zrównoważonego rozwoju, takich jak np. transport intermodalny.

Zamknięcie granic wewnętrznych strefy Schengen zahamuje te procesy przyczyniając się do pogorszenia koniunktury gospodarczej w krajach należących do Unii Europejskiej.

prof. WOJCIECH PAPROCKI, Szkoła Główna Handlowa



Wymiana handlowa odbywa się na świecie od tysięcy lat. Wprowadzanie restrykcji w ruchu osobowym ma drugorzędne znaczenie dla dynamiki zmian wolumenu w handlu, w tym w handlu zagranicznym.

Na uwagę zasługują rozwiązania technologiczne i organizacyjne stosowane w żegludze morskiej i transporcie kolejowo-intermodalnym, które pozwalają na sprawną przepływ towarów (np. europejski eksport i import do/z Chin) przez granicę celną i paszportową.

Zawieszenie porozumienia z Schengen będzie mieć wpływ przede wszystkim na mobilność społeczności krajów członkowskich tej strefy.

Jeśli przesłanką dla zawieszenia tego porozumienia miałyby być konieczność kontroli ruchu osób, to należy się zastanowić, czy rozwój technologii ICT pozwala na zastosowanie innych rozwiązań niż „opuszczanie i podnoszenie szlabanu na granicy”. Prawdziwym wyzwaniem dla krajów UE jest wypracowanie procedur kontrolowanego przepływu osób przez granicę zewnętrzną strefy Schengen.