POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

SPIS TREŚCI

LISTOPAD/GRUDZIEŃ 2013

Konferencja Noworoczna PISiL - 16 stycznia 2014 r ., w Hotel Polonia Palace w Warszawie ..... okładka 2

SPEDYTOR W ŚWIETLE POLSKIEJ KLASYFIKACJI DZIAŁALNOŚCI

Spedytor w świetle polskiej klasyfikacji działalności (PKD) (B.J.) 3

NOWE REGULACJE MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ

Nowe regulacje Międzynarodowej Izby Handlowej dotyczące akredytywy dokumentowej (1) (D.M-N) 5

WSKAŹNIKI KONIUNKTURY

Zakres przedmiotowy prognozowania koniunktury w transpocie i gospodarce magazynowej (RR) 7

Tendencje zmian prognostycznych wskaźników koniunktury w transporcie i gospodarce magazynowej (RR) 8

SPEDYCJA I TRANSPORT KOLEJOWY

Aktualne kolejowe taryfy towarowe (E.M.) 10

FIATA / CLECAT / EUROINFORMACJE

Walne Zgromadzenie „CLECAT" – Antwerpia 27 listopada 2013 r. (D.A.) 13

Freight Forwarders FORUM 2013 – Antwerpia 28 listopada 2013 r. (D.A.) 14

Kryzys systemu TIR w Rosji wg. stanu na dzień 5.12.2013 r *(źr. www.zmpd.pl/, www.mf.gov.pl/D.A.)* 14

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISIL

Spotkanie noworoczne w Gdyni (E.S.) 15

Posiedzenie Rady PISiL (E.S.) 16

Podpisanie porozumienia w sprawie weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżającego na terminal portowy w celu podjęcia kontenera (D.A.) 16

PISiL na Jubileuszowych , 10. Międzynarodowych Targach Kolejowych „TRAKO 2013" w Gdańsku (M.W.) 22

II Forum Innowacji Transportowych - inspiracja, edukacja, rozwój (K.K.) 24

Historia światowego transportu samochodowego 28

Raport z konsultacji społecznych „Polityki morskiej RP (red.) 28

Apel o wsparcie Hospicjum dla dzieci (red.) 28

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2013/2014 (E.S.) ..... okładka 2

PISiL w mediach , konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ ..... okładka 3

Udzielone patronaty/partnerstwo//współpraca/ udział w konferencjach/targach ..... okładka 3

REKLAMY / OGŁOSZENIA

Regularne linie Polska-Szwecja i Polska-Dania w ramach serwisu drobnicowego Enterprise Logistics ..... (wkładka)

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

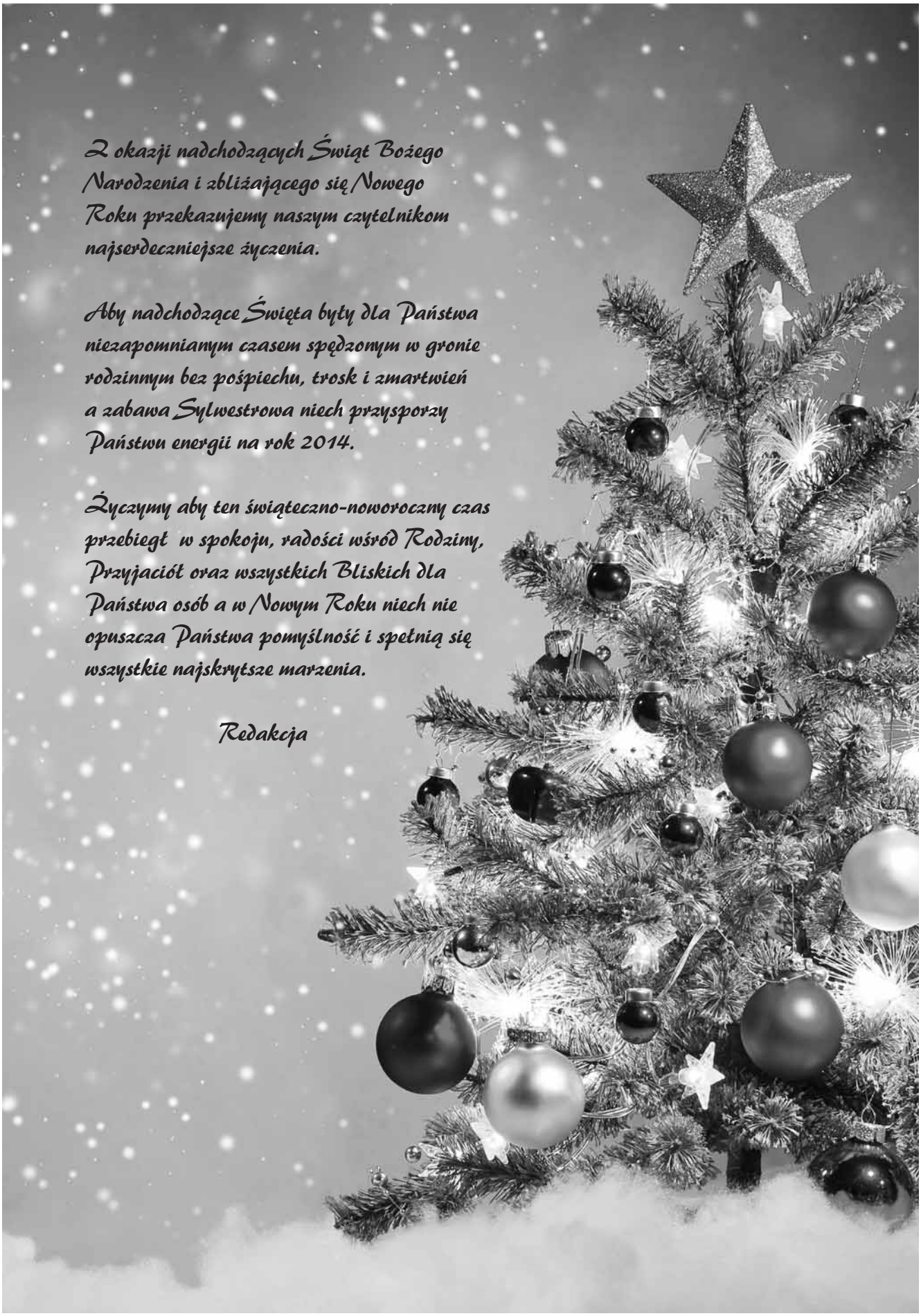
Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk

Wydawca:
Polska Izba Spedycji i Logistyki
tel.: 58 620 98 26
58 620 19 50
fax: 58 661 39 35
ul. Świętojańska 3/2
81-368 Gdynia
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konto:
Bank Millennium S.A.
nr 34116022020000000
61904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.pl

"*Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną / prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika.*"



Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i zbliżającego się Nowego Roku przekazujemy naszym czytelnikom najserdeczniejsze życzenia.

Aby nadchodzące Święta były dla Państwa niezapomnianym czasem spędzonym w gronie rodzinnym bez pośpiechu, trosk i zmartwień a zabawa Sylwestrowa niech przysporzy Państwu energii na rok 2014.

Życzymy aby ten świąteczno-noworoczny czas przebiegł w spokoju, radości wśród Rodziny, Przyjaciół oraz wszystkich Bliskich dla Państwa osób a w Nowym Roku niech nie opuszcza Państwa pomyślność i spełnią się wszystkie najskrytsze marzenia.

Redakcja

Spedytor w świetle polskiej klasyfikacji działalności (PKD)

Zapewne niejednej firmie spedycyjnej przyszło odpowiadać na zapytania banków, leasingodawców czy urzędów o kod PKD dotyczący wykonywanej przez tę firmę działalności spedycyjnej. I tu z reguły zaczynały się problemy. Spedycji jako takiej w PKD czyli Polskiej Klasyfikacji Działalności nie znajdziemy. Aktualnie obowiązujące symbole PKD wprowadzone zostały Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD). Klasyfikacja PKD-2007 została opracowana na podstawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczych Unii Europejskiej NACE Rev.2. PKD-2007 podobnie, jak PKD-2004, jest klasyfikacją pięciopoziomową, ale w przeciwieństwie do tej ostatniej, nie zawiera poziomu pośredniego, tj. podsekcji:

- poziom pierwszy - SEKCJA - oznaczony jest symbolem jednoliterowym, dzieli ogólną zbiorowość na 21 grupowań rodzajów działalności, na które składają się czynności związane ze sobą z punktu widzenia tradycyjnie ukształtowanego, ogólnego podziału pracy;
- poziom drugi - DZIAŁ - oznaczony jest dwucyfrowym kodem numerycznym, dzieli ogólną zbiorowość na 88 grupowań rodzajów działalności, na które składają się czynności według cech mających zasadnicze znaczenie zarówno przy określaniu stopnia podobieństwa, jak i przy rozpatrywaniu powiązań występujących w gospodarce narodowej (np. w tablicach przepływów międzygałęziowych);
- poziom trzeci - GRUPA - oznaczony jest trzycyfrowym kodem numerycznym, obejmuje 272 grupowania rodzajów działalności dające się wyodrębnić z punktu widzenia procesu produkcyjnego, przeznaczenia produkcji bądź też charakteru usługi lub charakteru odbiorcy tych usług;
- poziom czwarty - KLASA - oznaczony jest czterocyfrowym kodem numerycznym, obejmuje 615 grupowań rodzajów działalności dających się wyodrębnić przede wszystkim z punktu widzenia specjalizacji procesu produkcyjnego, czy też działalności usługowej;
- poziom piąty - PODKLASA - oznaczony jest pięcioznakowym kodem alfanumerycznym i obejmuje 654 grupowania. Został on wprowadzony w celu wyodrębnienia rodzajów działalności charakterystycznych dla polskiej gospodarki i będących przedmiotem obserwacji statystycznej. Jeśli na poziomie krajowym nie wprowadzono dodatkowego podziału na poziomie podklasy w stosunku do poziomu międzynarodowego (klasa=podklasie), podklasę taką oznaczono literą Z.

Klasyfikacja PKD, zwana PKD 2007, obowiązuje od 1 stycznia 2008, jako że tego dnia weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 251, poz. 1885 z dnia 31 grudnia 2007 r.), które uchyliło jednocześnie wcześniej obowiązujące PKD 2004. Zmiany klasyfikacji były wynikiem dostosowywania statystyki europejskiej (w tym polskiej) do standardów obowiązujących na poziomie światowym w klasyfikacji Organizacji Narodów Zjednoczonych - International Standard Industrial Classification of all Economic Activities ISIC Rev.4 (Międzynarodowej Standardowej Klasyfikacji Rodzajów Działalności). Na poziomie europejskim zostały wprowadzone do klasyfikacji Unii Europejskiej - Statistical Classification of Economic Activities in the European Community NACE Rev.2 - (Statystycznej Klasyfikacji Działalności Gospodarczych w UE) (Dz. Urz. UE nr L 393 z 30.12.2006 r., str. 1). Klasyfikację powstałą w roku 1990 przyjęło się nazywać NACE Revision 1.1 (Rev.1.1), natomiast uaktualnienie obowiązujące od 1 stycznia 2008 NACE Revision 2 (Rev.2). NACE to akronim francuskiej nazwy Nomenclature statistique des Activités économiques dans la Communauté Européenne - Statystyczna Klasyfikacja Działalności Gospodarczych w Unii Europejskiej. Jest klasyfikacją zbudowaną z szeregu liter i cyfr odpowiadających pięciu poziomom klasyfikacji. Pierwsze cztery poziomy są wspólne dla wszystkich krajów Wspólnoty. Jednocześnie dopuszcza się zróżnicowanie piątego poziomu klasyfikacji w poszczególnych krajach w celu lepszego dostosowania klasyfikacji do lokalnych warunków. I tak, wg NACE Revision 2, „Transport i Gospodarka Magazynowa" znajduje się w sekcji H. Dział 52 to „Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport", rozdział 52.2 obejmuje Działalność usługowa wspomagająca transport , zaś klasa 52.29 to „Działalność usługowa wspomagająca transport, pozostała". Klasa ta obejmuje:

- działalność agentów morskich statków pasażerskich
- **spedycję ładunków,**
- przygotowanie i organizację transportu koleją, drogą lądową, morską lub powietrzną
- organizacja grup i pojedynczych przesyłek (w tym odbiór i dostawę towarów i grupowanie przesyłek)
- wydawania dokumentów transportu i listów przewozowych
- działalność agentów celnych
- działalność spedytorów morskich i powietrznych - działalność brokerska dla przestrzeni powietrznej i morskiej
- działalność związana z obsługą towarową, np. załadunek towaru w tymczasowe opakowania w celu jego ochrony podczas transportu, wyładowywanie, sprawdzanie jakości i ważenie towarów.

Klasa ta nie obejmuje działalności kurierskiej, sklasyfikowanej w 53.10 i 53.20, działalności związanej z ubezpieczeniem floty lądowej, morskiej i powietrznej sklasyfikowanej w 65.12, działalności agentów turystycznych, sklasyfikowanej w 79.11, działalności organizatorów turystyki, sklasyfikowanej w 79.12, działalności w zakresie informacji turystycznej, sklasyfikowanej w 79.90.

Podobnie jak PKD musiało być dostosowane do NACE, tak wcześniej NACE zostało dostosowane do ISIC. ISIC jest akronimem angielskiej nazwy The International Standard Industrial Classification of All Economic Activities. Jest to stworzona przez Organizację Narodów Zjednoczonych statystyczna klasyfikacja gospodarcza (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC), Revision 4, Detailed structure and explanatory notes.).

Podział przedmiotowych działalność wg ISIC jest następujący: section: H - Transporta-

tion and storage, subsection 52: Warehousing and support activities for transportation, w dalszej zaś części odnajdujemy:

52.2 Support activities for transportation
52.21 Service activities incidental to land transportation
52.22 Service activities incidental to water transportation
52.23 Service activities incidental to air transportation
52.24 Cargo handling
52.29 Other transportation support activities

Jak wynika z dodanego do ISIC opisu poszczególnych działalności, punkt 52.2 odnosi się do: "activities supporting the transport of passengers or freight, such as operation of parts of the transport infrastructure or activities related to handling freight immediately before or after transport or between transport segments. The operation and maintenance of all transport facilities is included.".

Jak wynika z wyżej przytoczonych regulacji międzynarodowych, spedycji winniśmy szukać w działalności oznaczonej kodem 52.29. A co na to PKD 2009?

W poszukiwaniu spedycji, przeglądają poszczególne sekcje PKD 2007, trafiamy na sekcję H. Sekcja H oznaczona została jako „Transport i Gospodarka Magazynowa". W sekcji tej znajduje się dział 52 „Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport", a w dziale tym – klasa 52.29 „Pozostała działalność usługowa wspomagająca transport", w tym podklasy: 52.29.A „Działalność morskich agencji transportowych", 52.29.B „Działalność śródlądowych agencji transportowych" i 52.29.C „Działalność pozostałych agencji transportowych".

I tak znaleźliśmy, choć nie wprost nazwaną, lecz ukrytą pod działalności usługową wspomagającą transport (działalnością agencji transportowych), naszą spedycję.

Jak widać, wydzielenie działalności spedycyjnej i logistycznej z działalności związanej z transportem („wspierającej transport"), byłoby sprzeczne zarówno z NACE, jak i z ISIC, a zatem niezgodne z założeniami Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Co więcej, stwierdzić wypada, że zakwalifikowanie działalności spedycyjnej i logistycznej jako związanej z transportem w pełni odpowiada cywilistycznemu ujęciu spedycji w świetle prawa polskiego, jak i definicji usług spedycyjnych i logistycznych w ujęciu FIATA: „Freight Forwarding and Logistic Services means services of any kind **relating to the carriage** (performed by single mode or multimodal transport means), consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods as well as ancillary and advisory services in connection therewith, including but not limited to customs and fiscal matters, declaring the Goods for official purposes, procuring insurance of the Goods and collecting or procuring payment or documents relating to the Goods."

Jak wynika z przepisu art. 794 § 1 kodeksu cywilnego, przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Oznacza to, że wszelkie czynności, podejmowane przez spedytora, muszą mieć związek z przewozem, by mogły być zakwalifikowane jako czynności spedycyjne. Nie budzi to zresztą wątpliwości w doktrynie ani orzecznictwie. I tak na przykład Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku sygn. akt VI ACa 400/07 z dnia 2007-12-19 orzekł, iż czynności podejmowane w ramach umowy spedycji mogą polegać na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych, odbioru przesyłki od nadawcy lub przewoźnika, przekazaniu przesyłki odbiorcy, mogą to być również inne czynności organizacyjno-prawne, takie jak przygotowanie listów przewozowych czy też zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem w imieniu zleceniodawcy oraz zapłata przewoźnikowi wynagrodzenia za przewóz, byleby związane były one z przewozem.

Choć więc bezsprzecznie szkoda, że w naszym PKD odrębnego kodu, poświęconego spedycji, nie znajdziemy, nie tylko z uwagi na regulacje międzynarodowe, ale także w świetle prawa krajowego zakwalifikowanie usług spedycyjnych i logistycznych jako usług związanych z przewozem, a więc mieszczących się w sekcji H PKD 2007, jest w pełni uzasadnione i merytorycznie, i prawnie. Oczywiście działalność spedycyjna i logistyczna nie jest działalnością przewozową samą w sobie, lecz jest działalnością obligatoryjnie z przewozem związaną. Jej wyłączenie z sekcji H byłoby więc sztuczne, a nawet niezgodne z prawnym ujęciem spedycji oraz ze stanem faktycznym.

Na pociechę wskazać warto, że mimo braku ustawy o zawodzie spedytora zawód ten pojawia się w urzędowej nomenklaturze zawodów. I tak, zgodnie z art. 36 ust. 8 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz.U. Nr 99, poz. 1001 z późn. zm.), klasyfikację zawodów i specjalności dla potrzeb rynku pracy oraz zakres jej stosowania określa w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw pracy. Do dnia 30 czerwca 2010 r. obowiązywała klasyfikacja wprowadzona rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 8 grudnia 2004 r. (Dz.U Nr 265, poz. 2644) oraz rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności dla potrzeb rynku pracy oraz zakresu jej stosowania (Dz. U Nr 106, poz. 728). Od 1 lipca 2010 r. do 1 września 2012 r. obowiązywała Klasyfikacja wprowadzona rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 27 kwietnia 2010 r. w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności na potrzeby rynku pracy oraz zakresu jej stosowania Dz.U. Nr 82 z dnia 17 maja 2010 r., poz. 537). Od 1 września 2012 r. obowiązuje zmieniona klasyfikacja zawodów i specjalności na potrzeby rynku pracy wprowadzona rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 listopada 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności na potrzeby rynku pracy i zakresu jej stosowania (Dz.U. z dnia 19 listopada 2012 r., poz. 1268). Klasyfikacja zawiera zawody szkolne ujęte w klasyfikacji szkolnictwa zawodowego z dnia 26 czerwca 2007r. (Dz. U. Nr 124, poz.860, z 2008r. nr. 144, poz. 903) oraz 6 nowych zawodów z KZSZ z 2011r., wprowadzonych do klasyfikacji zawodów i specjalności rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 listopada 2012 r. (Dz. U. z 19 listopada 2012r., poz. 1268). Polska klasyfikacja zawodów i specjalności oparta jest na Międzynarodowym Standardzie Klasyfikacji ISCO opracowanym przez Międzynarodową Organizację Pracy i rekomendowanym przez Eurostat do stosowania w krajach Unii Europejskiej. Aktualizowanie klasyfikacji, w celu dostosowania do zmian zachodzących na rynku pracy (polskim i europejskim), poprzez wprowadzanie do niej nowych zawodów/specjalności, odbywa się co 2-3 lata w drodze zmian ww. rozporządzenia. Wnioskodawcami o wprowadzenie do klasyfikacji nowych zawodów/specjalności mogą być ministerstwa lub urzędy centralne, stowarzyszenia, związki zawodowe, organizacje pracodawców czy też inne instytucje merytorycznie kompetentne dla danego zawodu/specjalności, w tym izby gospodarcze. Wniosek powinien zawierać uzasadnienie celowości wprowadzenia zawodu do klasyfikacji, opis zawierający krótką

syntezę zawodu i zadania zawodowe, a także informacje dotyczące wymaganego wykształcenia oraz regulacji prawnych danego zawodu, jeśli takie obowiązują.

Wskazać wszak należy, iż w obecnie obowiązującej klasyfikacji zawodów i specjalności w pozycji 3331 widnieje zawód oznaczony jako „spedytorzy i pokrewni", w pozycji 333104 umieszczono zawód pracownika działu logistyki, zaś w pozycji 214106 – zawód logistyka.

Dobre i to, można by rzec. (B.J.)

Nowe regulacje Międzynarodowej Izby Handlowej dotyczące akredytywy dokumentowej (1)

Akredytywa dokumentowa jest tą formą płatności, której Międzynarodowa Izba Handlowa (MIH) w Paryżu poświęciła najwięcej regulacji. Pierwsze pochodzą z lat 30. XX wieku, ale tak, jak i inne regulacje dotyczące handlu międzynarodowego, choćby najbardziej znane Incoterms, były wielokrotnie nowelizowane, a także wprowadzano nowe. Ma to związek z nadal dość szerokim wykorzystywaniem akredytywy w handlu międzynarodowym[1], szczególnie w handlu z krajami Azji i Ameryki Płd., a także zmianami w technice i organizacji obrotu międzynarodowego.

Podstawowe znaczenie mają Jednolite zwyczaje i praktyka dotyczące akredytyw dokumentowych *(ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, „ICC Publication" 2006, No. 600) – w skrócie UCP 600*, których ostatnia edycja weszła w życie w dniu 1 lipca 2007 r.

Ponieważ jednak w codziennej praktyce, przy sprawdzaniu przedstawionych przez eksportera w banku dokumentów, zapisy UCP były różnie przez poszczególne banki/bankowców interpretowane, co wynikało z ich indywidualnego podejścia, zróżnicowanych doświadczeń, wiedzy, a także problemów z jednoznaczną interpretacją poszczególnych reguł, Międzynarodowa Izba Handlowa w 2002 r. opracowała Międzynarodowe standardy praktyki bankowej dla badania dokumentów prezentowanych w ramach akredytywy dokumentowej - (ISBP)[2]. Publikacja ta została bardzo dobrze przyjęta przez praktyków zaangażowanych w obsługę akredytyw. ISBP stanowią bowiem swego rodzaju przewodnik dla bankowców, ale i innych pomiotów mających do czynienia w praktyce z akredytywami, wyjaśniający jak interpretować poszczególne zapisy UCP, a tym samym sprzyjający ujednoliceniu ich interpretacji w skali światowej. Zebrano w nich i udokumentowano praktyki bankowe, nieobjęte UCP lub uszczegóławiające zapisy UCP. Można je uznać za uzupełnienie UCP, ułatwiające ocenę zgodności dokumentów z warunkami akredytyw i obie te regulacje należy brać pod uwagę łącznie.

W 2003 r., kiedy ISBP po raz pierwszy zostały opublikowane, obowiązywała poprzednia wersja Jednolitych zwyczajów i praktyk dotyczących akredytyw dokumentowych – UCP 500[3]. Po wejściu w życie UCP 600 w 2007 r. uznano za niezbędne opracowanie zaktualizowanej, dostosowanej do UCP 600, wersji ISBP. Znacząca część zasad pozostała bez zmian, część wyeliminowano, bo zostały wpisane bezpośrednio do UCP 600, a niektóre przeredagowano w celu zharmonizowania z terminologią UCP 600. A zatem od 2007 r. stosowane były ISBP, dostosowane do UCP 600[4].

Jednak MIH uznała, że wprowadzone w 2007 r. zmiany, wynikające tylko z potrzeby szybkiego dostosowania ISBP do nowej wersji UCP, nie są wystarczające i podjęła działania w kierunku ich rewizji. W wyniku wielomiesięcznych prac 17 kwietnia 2013 r. w Lizbonie na posiedzeniu Komisji Bankowej MIH przyjęto zrewidowaną wersję **ISBP - International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under UCP 600, ICC Publication No 745, Paris 2013**. Większość regulacji pozostała bez zmian, część zmieniono, ale przede wszystkim poszerzono o interpretację zapisów dotyczących kilku nowych dokumentów.

Warto przypomnieć, że ISBP 2007 zawierają łącznie 185 punktów dotyczących sprawdzania następujących dokumentów:

- weksli trasowanych (pkt. 43-56);
- faktur (pkt. 57-67);
- dokumentu transportu multimodalnego (pkt. 68-90);
- konosamentów (pkt. 91-114)
- konosamentu czarterowego (pkt. 115-133);
- dokumentu transportu lotniczego (pkt. 134-156);
- dokumentu transportu drogowego, kolejowego i śródlądowego (pkt. 157-169);
- dokumentu ubezpieczeniowego (pkt. 170-180);
- świadectwa pochodzenia (pkt. 181-185).

1 Łączna liczba akredytyw dokumentowych na świecie wynosiła w 2011 r. ponad 4,6 mln. W Polsce w 2011 r. banki otrzymały ponad 4800 akredytyw (akredytywy eksportowe), a otworzyły ponad 18 000 (akredytywy importowe). Wśród akredytyw importowych dominowały akredytywy otwierane na rzecz eksporterów z Azji (ponad 80%, a najwięcej z Chin 48%). A. Szkutnik, *Możliwości rozliczania i zabezpieczania ryzyka w kontraktach handlowych*, Raiffeisen Bank Polska SA, www.china-expo, data dostępu 22.04.2013.

2 *International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits*, ICC Publication No. 645, Paris 2003.

3 *ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 1993 Revision, UCP 500*, ICC Publication No. 500, Paris 1993.

4 *International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits. 2007 Revision for UCP 600*, ICC Publication No. 681, Paris 2007. Ukazała się też ich polska wersja: *Międzynarodowe Standardy Praktyki Bankowej dla badania dokumentów w ramach akredytyw dokumentowych, wersja 2007 dla UCP 600*, ICC Polska, Związek Banków Polskich, Warszawa 2008.

Przedstawiają też pewne ogólne zasady obowiązujące przy analizie zapisów zawartych w sprawdzanych dokumentach (pkt. 1-42). Wymienione dokumenty są również scharakteryzowane w UCP 600, z wyjątkiem weksli trasowanych i świadectwa pochodzenia omówionych szczegółowo tylko w ISBP 2007.

Jeśli chodzi o ISBP 2013 to ich układ jest inny. Zawartość podzielona jest na 15 części (w ISBP było 10 części), a ramach których poszczególne postanowienia oznaczone są literami. Te części to:

- zasady ogólne (A1-A41),
- weksle trasowane i ustalenie daty ich wymagalności (B1-B18),
- faktury (C1-C15),
- dokument transportu multimodalnego (D1-D30),
- konosament (E1-E28);
- niezbywalny morski list przewozowy (F1-F25),
- konosament czarterowy (G1-G27),
- dokument transportu lotniczego (H1-H27),
- dokument transportu drogowego, kolejowego i śródlądowego (J1-J20),
- dokument ubezpieczeniowy i zakres ubezpieczenia (K1-K23),
- świadectwo pochodzenia (L1-L8),
- lista ładunkowa/specyfikacja (M1-M6),
- specyfikacja wagi (N1-N6),
- certyfikat beneficjenta akredytywy (P1-P4),
- świadectwa/certyfikaty fitosanitarne, zdrowia, ilości, jakości, kontroli, analizy i inne (Q1-Q11).

Łącznie ISBP 2013 zawiera 289 interpretacji w odniesieniu do sprawdzania dokumentów, w porównaniu do 185 w ISBP 2007. W sposób znaczący zatem zostały rozszerzone, a dotyczy to w szczególności objęcia zapisami ISBP nowych dokumentów, powyżej wyróżnionych pokreśleniem. Jeden to dokument transportowy, a pozostałe to specyfikacje, certyfikaty i świadectwa różnego typu. Należy dodać, że z tych dokumentów tylko morski list przewozowy (*non-negotiable sea waybill* – SWB) jest scharakteryzowany w UCP 600, a pozostałe nie są.

Jeśli chodzi o niezbywalny morski list przewozowy jego charakterystykę zawiera art. 21 UCP 600, a ISBP 2013 zawierają informacje uszczegóławiające te zapisy. Na początek warto zwrócić uwagę na regulacje dotyczące sytuacji, kiedy SWB wystawiany jest przez spedytora. Pewnie nie jest to sytuacja częsta, ale zdarza się w praktyce.

ISBP 2013 precyzuje, że art. 21 UCP 600 ma zastosowanie przy badaniu złożonego przez eksportera dokumentu wtedy, gdy w akredytywie jest wymóg przedstawienia listu przewozowego obejmującego przewóz w relacji port-port, a w akredytywie nie ma odniesienia do miejsca przejęcia towaru i miejsca ostatecznego przeznaczenia. Dokument ten nie może też zawierać jakiegokolwiek odniesienia do czarteru[5].

W UCP 600 nie ma bezpośredniego odniesienia do dokumentów wystawionych przez spedytora, natomiast w ISBP jest takie odniesienie. Dotyczy to również morskiego listu przewozowego (pkt F2 i F3 ISBP). Określają one, że SWB może być wystawiony przez inny podmiot niż przewoźnik czy kapitan (lub ich agenci)[6], a więc również przez spedytora.

Jeśli akredytywa określa, że SWB wystawiony przez spedytora jest akceptowany (*„Freight Forwarder's non-negotiable sea waybill* ***is acceptable****", „House non-negotiable sea waybill* ***is acceptable****"* itp.) to dokument ten może być podpisany przez spedytora-wystawcę bez potrzeby wskazania w jakim charakterze go podpisuje (spedytora, przewoźnika umownego) i bez wskazania nazwy przewoźnika.

Natomiast jeśli akredytywa określa, że SWB wystawiony przez spedytora nie jest akceptowany (*„Freight Forwarder's non-negotiable sea waybill* ***is not acceptable****", „House non-negotiable sea waybill* ***is not acceptable****"* itp.) to zgodnie z F3 ISBP bank ma obowiązek go zaakceptować, jeśli spełnia on wymogi art. 21 UCP 600. Oznacza to w praktyce, że musi być podpisany przez spedytora działającego w roli przewoźnika (*„as carrier"*), bo taki jest wymóg art. 21a. Dodatkowo wyjaśniono, że zapis o nieakceptowalności SWB wystawionego przez spedytora nie ma znaczenia, jeśli chodzi o nazwę SWB, format, zawartość i podmiot go podpisujący. Jest to istotny zapis, z którego wynika, że przedstawiony SWB ma być zaakceptowany, nawet jeśli jest zatytułowany np. FWB BIFA[7] *Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill* (w tym przypadku wykorzystany do przewozu tylko w relacji port-port), a więc z jego nazwy wynika, że wystawcą jest spedytor, któremu formularz FWB udostępniło krajowe zrzeszenie spedytorów, posiadające licencję Międzynarodowej Federacji Zrzeszeń Spedytorów FIATA na jego dystrybucję (FWB zawiera też logo tych organizacji).

Jedynie w przypadku, gdy w treści akredytywy zawarto szczególne wymogi co do sposobu wystawienia lub podpisania dokumentu, np. akredytywa wskazuje z nazwy podmiot, który ma wystawić/podpisać SWB, określa jakie dane ma zawierać itp., bank nie zaakceptuje SWB wystawionego przez spedytora (nawet *„as carrier"*), bo nie spełnia tych specyficznych wymogów. W przypadku ich braku zapis o nieakceptowalności dokumentów spedytora powinien być przez bank sprawdzający SWB zignorowany, a SWB wystawiony przez spedytora w roli przewoźnika umownego, zaakceptowany przez bank, gdyż spełnia wymogi art. 21 UCP 600.

Należy dodać, że FIATA, po wejściu w życie UCP 600, podkreśliła, że FWB odpowiada wymogom art. 21 UCP 600, dotyczącego morskiego listu przewozowego, w sytuacji, gdy jest on wykorzystany do przewozów w relacji port-port.

W następnym numerze Biuletynu PISiL temat zmian ISBP będzie kontynuowany.

Danuta Marciniak-Neider

5 Podobnie jak konosament liniowy, szerzej: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, PISiL, Gdynia 2011.
6 Taka sytuacja, że kapitan podpisuje listy przewozowe rzadko występuje w praktyce, ale UCP odnosi się do niej.
7 British International Freight Forwarders Association, Brytyjskie Zrzeszenie Spedytorów.

Wskaźniki koniunktury w prognozowaniu aktywności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych

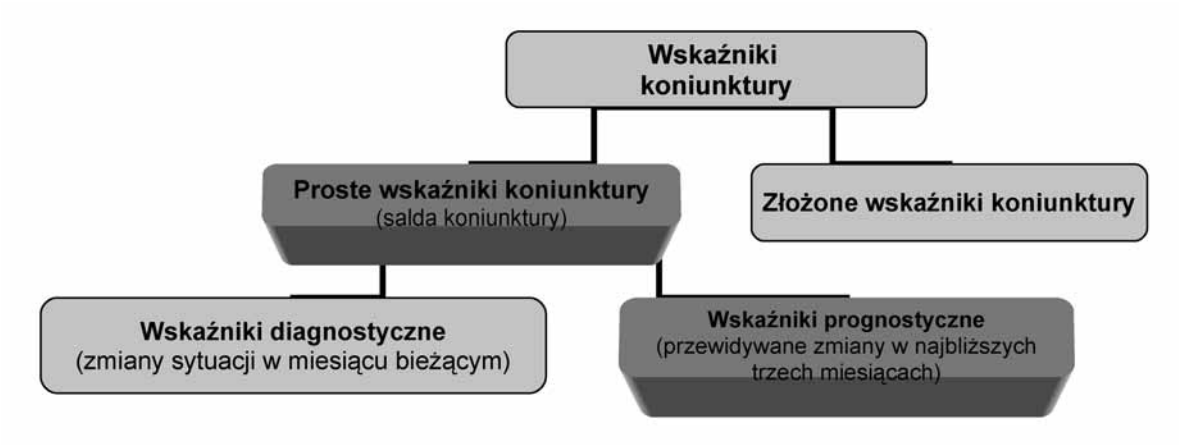
1. Zakres przedmiotowy prognozowania koniunktury w transporcie i gospodarce magazynowej

Subiektywne oceny i oczekiwania przedsiębiorców są dobrą podstawą do przewidywania koniunktury. Stąd też metoda testu koniunktury wykorzystywana jest nie tylko w badaniach diagnostycznych, ale także jest jedną z lepszych metod prognozowania aktywności gospodarczej przedsiębiorstw w krótkim horyzoncie czasowym, przeważnie 1-3 miesięcznym. Podczas gdy na podstawie diagnozy powstają pewne konstatacje o tym jak działają obecnie poszczególne podmioty gospodarcze, to badania prognostyczne mają na celu ustalenie jak zachowania te będą się zmieniać w najbliższej przyszłości[1].

Budowane na podstawie testu koniunktury prognozy są przede wszystkim narzędziem pozwalającym zmniejszyć niepewność i ryzyko działań gospodarczych. W branży transportowej badania prognostyczne są przeprowadzane metodą testu koniunktury przez GUS w odniesieniu do:

- przewidywanej ogólnej sytuacji gospodarczej przedsiębiorstwa,
- przewidywanego popytu na usługi przedsiębiorstwa,
- przewidywanej zmiany sprzedaży usług przez przedsiębiorstwo,
- przewidywanej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa,
- przewidywanych zmian cen za usługi wykonywane przez przedsiębiorstwo,
- przewidywanych zmian zatrudnienia w przedsiębiorstwie,
- przewidywanych źródeł finansowania działalności przedsiębiorstwa,
- przewidywanych zmian nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwie[2].

Podobnie jak na poziomie badań diagnostycznych, w badaniach prognostycznych wykorzystywane są **proste prognostyczne wskaźniki koniunktury (salda koniunktury)**, które są odzwierciedleniem oczekiwanych zmian nastrojów przedsiębiorców w branży transportowej w odniesieniu do określonego aspektu działalności gospodarczej w okresie najbliższych trzech miesięcy (rys. 1).



Rys. 1. Typy wskaźników koniunktury liczonych w oparciu o metodę testu koniunktury
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: J. Garczarczyk, M. Mocek, I. Olejnik, R. Skikiewicz: Wskaźniki koniunktury finansowej w diagnozowaniu i prognozowaniu rozwoju gospodarki. Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2006, s. 60-63.

Metodyka liczenia prostych wskaźników koniunktury na poziomie badań prognostycznych jest analogiczna jak w przypadku badań diagnostycznych. Dodatnie saldo koniunktury oznacza zatem dominację nastrojów pozytywnych wśród przedsiębiorców, zaś ujemne – dominację nastrojów pesymistycznych w odniesieniu do kształtowania się sytuacji w najbliższym okresie.

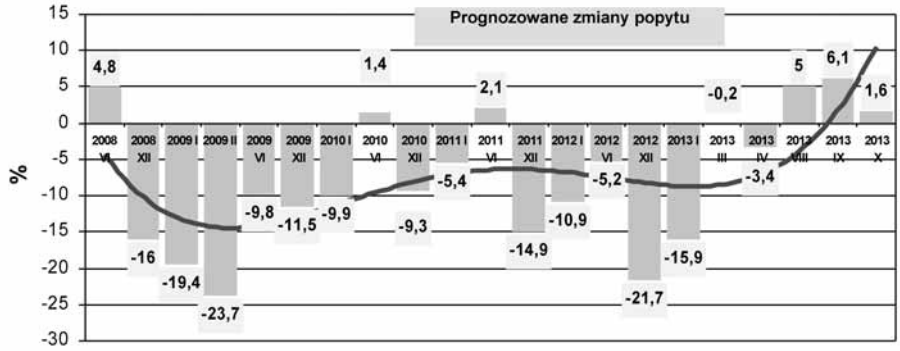
1 R. Barczyk, Z. Kowalczyk: Metody badania koniunktury gospodarczej. PWN, Warszawa – Poznań 1993, s.38
2 Badanie koniunktury gospodarczej. GUS, Warszawa, maj 2013, s.19.

2. Tendencje zmian prognostycznych wskaźników koniunktury w transporcie i gospodarce magazynowej

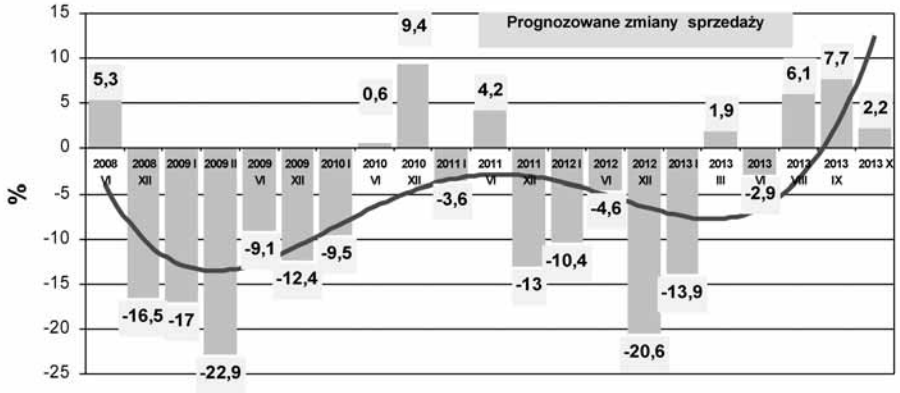
Długookresowa analiza oczekiwań przedsiębiorców w branży transportowej w odniesieniu do zmian w perspektywie najbliższych miesięcy wyraźnie potwierdza pojawienie się w 2012 r. w Polsce „drugiej fali" spowolnienia gospodarczego. Nastroje pesymistyczne przedsiębiorców w tej branży w okresie styczeń-grudzień 2012 r. ulegały wręcz nasileniu, szczególnie w zakresie prognozowanych zmian popytu, sprzedaży, zatrudnienia, prognozowanej sytuacji finansowej i ogólnogospodarczej przedsiębiorstwa.

Jak wynika z rys. 2, saldo koniunktury w zakresie **prognozowanego popytu** w transporcie i gospodarce magazynowej w grudniu 2012 r. było jednym z najniższych od 2009 r. i wynosiło –21,7%. Oznaczało to, że przewaga procentowego udziału respondentów pesymistycznie oceniających przewidywany popyt na usługi jednostki nad odsetkiem respondentów pozytywnie oceniających przyszłe zmiany popytu wynosiła 21,7 punktów proc. W tym okresie wyjątkowo niskie saldo koniunktury odnotowano także w odniesieniu do **przewidywanej sprzedaży**. W grudniu 2012 r. przewaga udziału przedsiębiorców w transporcie i gospodarce magazynowej negatywnie oceniających prognozowaną sprzedaż usług (rys. 3) w stosunku do udziału osób optymistycznie oceniających przewidywane możliwości sprzedaży wynosiła 20,6 punktów proc.

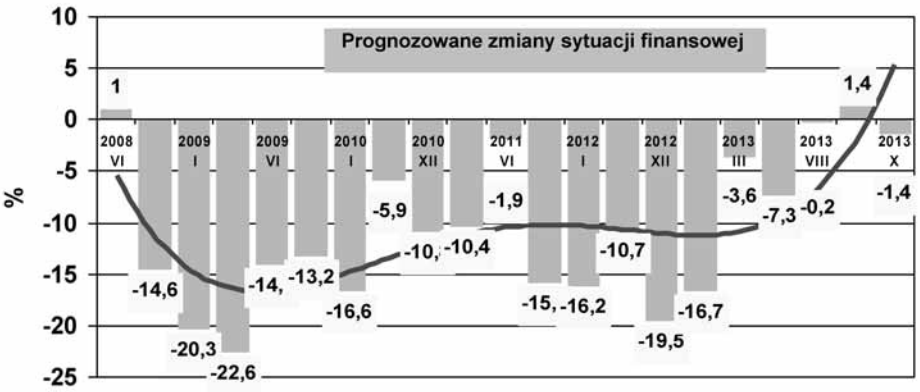
Zmiany popytu i sprzedaży usług transportowych istotnie oddziałują na **sytuację finansową podmiotów transportowych**. Jak wynika z rys. 4, intensywność wskazań na pogorszenie się sytuacji finansowej przedsiębiorstw transportowych w najbliższych miesiącach była najwyższa w styczniu i lutym 2009 r. oraz na przełomie lat 2012 i 2013. W grudniu 2012 r. prognostyczny wskaźnik koniunktury w odniesieniu do przewidywanej sytuacji finansowej przedsiębiorstw branży transportowej był ujemny i wynosił -19,5%. Oznaczało to, więc że przewaga procentowego udziału respondentów negatywnie oceniających w najbliższych miesiącach możliwości poprawy sytuacji finansowej nad odsetkiem respondentów pozytywnie oceniających przyszłą kondycję finansową przedsiębiorstw transportowych wynosiła 19,5 punktów proc.



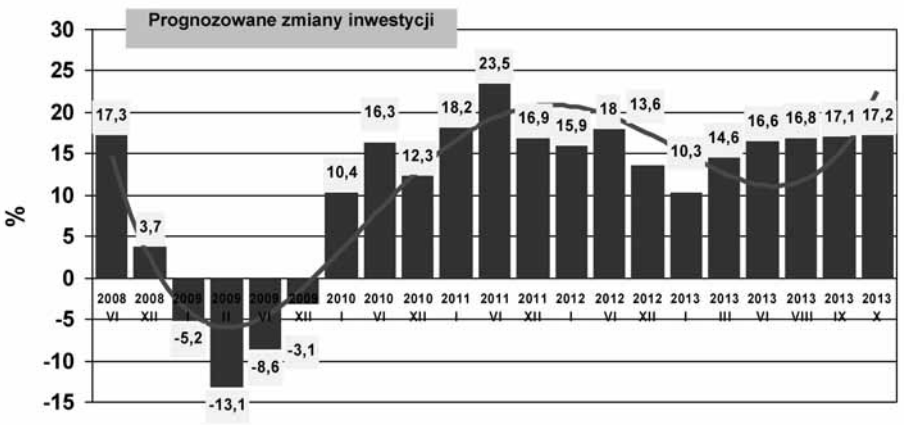
Rys. 2. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do prognozowanego popytu (zmiany w okresie czerwiec 2008 – październik 2013)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych…



Rys.3. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do prognozowanej sprzedaży (zmiany w okresie czerwiec 2008 – październik 2013)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych.



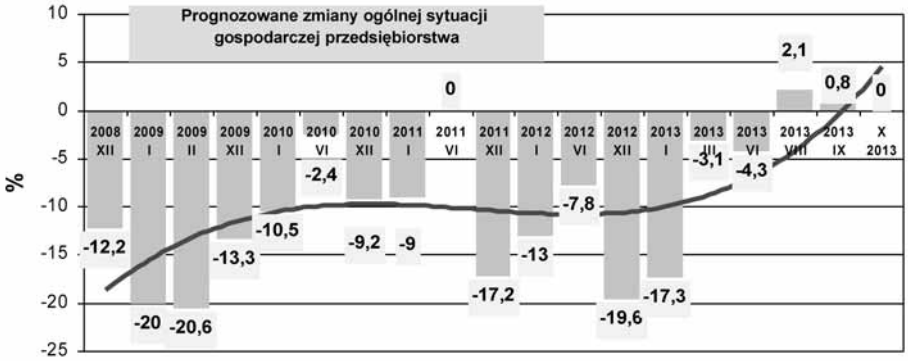
Rys. 4. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do prognozowanej sytuacji finansowej w okresie czerwiec 2008 – październik 2013
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych...



Rys. 5. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do przewidywanych zmian inwestycji w okresie czerwiec 2008 – październik 2013. Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych...

Rys. 6. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do przewidywanych zmian cen (zmiany w okresie czerwiec 2008 – październik 2013). Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych…

Rys. 7. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do przewidywanych zmian zatrudnienia w okresie czerwiec 2008 – październik 2013. Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych...



Rys. 8. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do prognozowanej ogólnej sytuacji gospodar-czej jednostki (zmiany w okresie czerwiec 2008 – październik 2013)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych. GUS, Warszawa (stat.gov.pl).

Jednym z ważnych mierników koniunktury gospodarczej jest aktywność inwestycyjna przedsiębiorców. Największy pesymizm w odniesieniu do **przewidywanych zmian w poziomie inwestycji** obserwowany był w transporcie w 2009 r. Jak wynika z rys. 5, wskaźnik koniunktury w odniesieniu do przewidywanych inwestycji w całym 2009 r. kształtował się na poziomie ujemnym, wskazującym na przewagę nastrojów pesymistycznych.

Z analizy prognoz na najbliższe miesiące wynika, że w transporcie nadal dużym pesymizmem charakteryzują się **przewidywania w odniesieniu do cen i zatrudnienia**. W październiku 2013 r. prognostyczny wskaźnik cen usług w branży transportowej był ujemny i wynosił -4,4% podczas gdy w styczniu 2013 r. był jeszcze notowany na poziomie dodatnim, oznaczającym przewagę przedsiębiorców oczekujących wzrostu cen za usługi transportowe (rys. 6).

Ponadto po okresowym zmniejszeniu się udziału pesymistycznych oczekiwań w sierpniu i wrześniu 2013 r. w zakresie zmian zatrudnienia w najbliższym okresie, ponownie zaobserwować można w transporcie pogorszenie się nastrojów przedsiębiorców pod względem możliwości zwiększenia zatrudnienia (rys. 7).

Mimo tych niekorzystnych prognoz, od 2013 r. można zaobserwować w transporcie i gospodarce magazynowej także pewne pozytywne tendencje. W odróżnieniu do wcześniejszych pesymistycznych prognoz w zakresie zmian popytu i sprzedaży usług w branży transportowej, aktualnie obserwowana jest przewaga nastrojów optymistycznych. W październiku 2013 r. saldo koniunktury w odniesieniu do przewidywanych zmian popytu i sprzedaży było dodatnie i wynosiło, odpowiednio: 1,6% i 2,2%. Na wzrost optymizmu w transporcie wskazują także prognostyczne wskaźniki dotyczące przewidywanych zmian inwestycji. W październiku 2013 r. wskaźnik koniunktury w zakresie przewidywanych zmian inwestycji w transporcie był dodatni i wynosił 17,2%.

Oznaką poprawy koniunktury są również pozytywne oczekiwania w odniesieniu do przewidywanych na najbliższe miesiące zmian w zakresie ogólnej sytuacji gospodarczej podmiotów transportowych (rys. 8). Z analizy linii trendu wynika, że **prognostyczny wskaźnik koniunktury w obszarze ogólnej sytuacji**

gospodarczej przedsiębiorstw transportowych w 2013 r. notowany jest na poziomie wskazującym na lepsze nastroje przedsiębiorców aniżeli w 2012 r. Podczas gdy w grudniu 2012 r. przewaga nastrojów pesymistycznych wynosiła 19,6 punktów proc. nad udziałem respondentów oczekujących poprawy sytuacji, to w październiku 2013 r. saldo koniunktury w zakresie prognozowanej ogólnej sytuacji gospodarczej podmiotów transportowych było równe zeru.

Podsumowując, analiza prognostycznych wskaźników koniunktury w transporcie wskazuje na pewną poprawę optymizmu przedsiębiorców w odniesieniu do zmian popytu, sprzedaży, inwestycji i ogólnej sytuacji gospodarczej. W oparciu o te zmiany trudno na razie ocenić, czy poprawa nastrojów będzie miała charakter trwały, czy optymizm ten jest tylko chwilowy. Można jednak stwierdzić, że znaczna część przedsiębiorców w Polsce rok 2013 ocenia jako zdecydowanie lepszy, niż poprzedni.

Ryszard Rolbiecki
Katedra Polityki Transportowej
Wydział Ekonomiczny UG

Aktualne kolejowe taryfy towarowe

Taryfa towarowa PKP CARGO S.A.

Edycja obowiązującej taryfy, przyjętej uchwałą nr 436/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 16 października 2012 r. na przewóz przesyłek towarowych, krajowych i międzynarodowych, została wprowadzona w życie 1 stycznia 2013 r. Taryfa przewozowa to – najogólniej – zestawienie cen za usługi przewozowe wraz z warunkami ich stosowania. Spełniając wymogi art. 11 ustawy – Prawo przewozowe taryfa została ogłoszona przez licencjonowanego przewoźnika na stronie internetowej (www.pkp-cargo.pl). Taryfa towarowa PKP CARGO S.A. to przepisy i opłaty ujęte w czterech rozdziałach obejmujących:

- w rozdziale 1 – ogólne postanowienia taryfowe,
- w rozdziale 2 – szczególne postanowienia taryfowe,
- w rozdziale 3 – tabele opłat podstawowych i współczynników korygujących oraz
- w rozdziale 4 – opłaty dodatkowe.

W ogólnych postanowieniach taryfowych zdefiniowany jest zakres stosowania taryfy przez przewoźnika kolejowego. Przedmiotem tych unormowań taryfy są przesyłki towarowe, przewożone na podstawie przepisów krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego, zawartego w Regulaminie przewozu przesyłek towarowych (RPT) PKP CARGO S.A. Przepis §1 ust. 4 taryfy dopuszcza również stosowanie odmiennych zasad ustalenia cen za przewóz przesyłek i świadczone usługi dodatkowe w przypadku zawarcia umowy handlowej przez klienta z przewoźnikiem PKP CARGO S.A. Wejście w życie tej taryfy, jej zmiany i uchylenia przewoźnik ogłasza na tablicy ogłoszeń przy kasach towarowych na stacjach PKP CARGO S.A. oraz na swojej stronie internetowej. Taryfa wskazuje też rodzaje przesyłek towarowych, z uwzględnieniem kryterium masy i wielkości ładunku, użytego taboru kolejowego oraz terminu przewozu (przesyłka zwyczajna, przesyłka z umownym terminem przewozu).

W tych postanowieniach ogólnych zostały zamieszczone dalsze regulacje taryfowe, istotne przy obliczaniu przewoźnego, jak: określenie nazwy towaru, masy przesyłki i odległości taryfowej, zasady obliczania przewoźnego i opłat dodatkowych, także za przesyłki z umownym terminem przewozu oraz zasady procentowego podwyższania i obniżania przewoźnego, jak również jego zaokrąglania. Przewoźne oblicza się oddzielnie za każdy wagon.

Dla ustalenia przewoźnego miarodajna jest nazwa towaru zamieszczona przez nadawcę w dokumencie krajowym lub międzynarodowym (COTIF/CIM-CUV, SMGS). Nazwa ta powinna odpowiadać nazwie użytej w Zharmonizowanym spisie towarów (NHM)[1] wraz z sześciocyfrowym oznaczeniem pozycji tego towaru. Minimalna masa obliczeniowa dla wagonu 2-osiowego wynosi 15 ton, a dla wagonu więcej niż 2-osiowego – 30 ton. W celu ustalenia przewoźnego jako masę taryfową zwykle przyjmuje się masę rzeczywistą przesyłki, którą zaokrągla się do 1 tony, przy czym masę poniżej 500 kg opuszcza się. Masa rzeczywista obejmuje wszystko, co zawiera przesyłka.

Minimalna odległość taryfowa nadal wynosi 30 km. Dla ustalenia przewoźnego stosuje się odległość najkrótszej dostępnej drogi przewozu pomiędzy stacją nadania/granicą państwa a stacją przeznaczenia/granicą państwa na podstawie danych Wykazu odległości taryfowych PKP CARGO S.A. Wyjątek w tym zakresie stanowią przesyłki z umownym terminem przewozu oraz przesyłki nadzwyczajne, przy których przyjmuje się odległość taryfową odpowiadającą rzeczywistej drodze przewozu przesyłki, uzgodnionej z nadawcą przy zawarciu umowy przewozu, nie mniejszą jednak niż 30 km.

Przewoźne ustala się oddzielnie za każdy wagon mnożąc właściwą dla określonej odległości taryfowej kwotę opłaty podstawowej za przesyłkę o masie 25 ton w wagonie 2-osiowym (tab. A-1, A-2) przez wielkość współczynnika korygującego (tab. A-3), która uwzględnia masę taryfową przesyłki. Tabela A-1 zawiera opłaty podstawowe w walucie PLN, stosowane w przewozach krajowych i międzynarodowych, a tabela A-2 opłaty podane w walucie EUR, stosowane w komunikacji międzynarodowej (eksport, import, tranzyt), co ułatwia kalkulacje taryfowe i rozliczenia należności za przewóz na obszarze Polski z klientami zagranicznymi, szczególnie z krajów Unii Europejskiej. Przy obliczaniu przewoźnego w oparciu o tabele A-1, A-2 i A-3 uwzględnia się przewoźne minimalne w kwocie **1495,00** zł lub **373,00** euro, niezależnie od rodzaju użytego wagonu.

W celu przybliżenia stosowania taryfy spółki PKP CARGO przedstawia się przykład sposobu obliczania przewoźnego.

[1] NHM – franc. *Nomenclature Harmonisée Marchandises*.

Przykład 1. Nadawca zamówił wagon kryty, 2-osiowy, do przewozu mebli biurowych z poz. 940330 NHM o masie 14 500 kg (zaokrąglamy wzwyż do pełnej tony) na odległość 253 km. Z tabeli A-1 odczytujemy opłatę podstawową dla przesyłki o masie 25 ton w wagonie 2-osiowym, która dla odległości do 260 km wynosi 2818,00 zł. Następnie po zaokrągleniu masy przesyłki do 1 tony wzwyż odnajdujemy w tabeli A-3 wielkość współczynnika korygującego dla masy 15 ton, która wynosi 0,870. Mnożąc odczytaną kwotę opłaty podstawowej przez współczynnik korygujący 0,870 otrzymujemy kwotę przewoźnego w wysokości 2451,66 zł, którą pobiera się od klienta, gdyż jest ona wyższa od przewoźnego minimalnego.

Warunki i wysokość opłaty za przewóz przesyłki z umownym terminem przewozu ustala się w odrębnej umowie zawartej z nadawcą.

Opłaty za usługi dodatkowe i czynności związane z umową przewozu są obliczane oddzielnie dla każdej usługi lub czynności. Opłaty i stawki zawarte w taryfie nie zawierają podatku od towarów i usług (VAT).

W taryfie, w drugim rozdziale zostały również zamieszczone oddzielne tabele opłat podstawowych i współczynników korygujących dla przewozów pojazdów samochodowych i intermodalnych jednostek transportowych (UTI)[2] oraz tabela opłat dla przesyłek przewożonych w bezpośredniej kolejowej komunikacji promowej Świnoujście – Ystad (Szwecja) w wagonie 2-osiowym, a także dwie tabele opłat w walucie PLN i EUR za przesyłki próżnego taboru, dostarczonego przez klienta do przewozu w komunikacji krajowej lub międzynarodowej.

W postanowieniach szczególnych są zawarte regulacje dotyczące ustalenia przewoźnego za przesyłki, m.in.:

- towarów niebezpiecznych, w tym szczególnie niebezpiecznych,
- pojazdów samochodowych,
- drewna surowego,
- kolejową linią promową Świnoujście – Ystad,
- intermodalnych jednostek transportowych (UTI),
- ładunków na wagonach z obniżoną podłogą,
- ładunków przewożonych zespołami chłodniczymi,
- w wagonach dostarczonych przez klienta krajowego lub zagranicznego,
- z przekroczoną skrajnią ładunkową,

a także za specjalne usługi przewozowe spółki PKP CARGO.

Za przewóz towarów szczególnie niebezpiecznych taryfa w przepisach §11 przewiduje 100% podwyżkę opłat podstawowych dla 17 grup towarów, dla materiałów wybuchowych i gazów sprężonych, skroplonych – 60%, a dla pozostałych materiałów niebezpiecznych – 30% podwyżkę opłat podstawowych według ogólnych postanowień taryfowych.

Przewoźne za przesyłki pojazdów samochodowych z pozycji NHM 8702 .., 8703 .., 8704 .. i 8706 .. oblicza się bez względu na masę według tabeli B-1, w walucie EUR oraz przy użyciu współczynników korygujących w tabeli B-2. Podstawę do obliczania przewoźnego stanowią: liczba osi wagonu użytego do przewozu, długość ładunkowa użytego wagonu, odległość taryfowa i inne warunki przewidziane w taryfie.

Przepisy §14 taryfy, dotyczące przesyłek drewna surowego z pozycji NHM 4403 .., przewidują minimalne masy taryfowe w zależności od wielkości użytego wagonu, np. dla wagonu 2-osiowego – 20 ton, dla wagonu więcej niż 2-osiowego w zależności od długości i rodzaju wagonu (L, S) – 30 ton, 36 ton, 40 ton i 45 ton według ogólnej tabeli współczynników korygujących (tab. A-3).

Przykład 2. Przy przesyłce 46 ton przewożonej na platformie serii Roos na odległość 310 km w tabeli opłat podstawowych należy odczytać kwotę 3 219,00 zł, a następnie wymnożyć ją przez współczynnik korygujący z tabeli A-3, wynoszący 1,840. Otrzymuje się kwotę 5 922,96 zł, którą pobiera się od klienta.

Przewoźne za przesyłkę w bezpośredniej kolejowej komunikacji linią promową Świnoujście – Ystad oblicza się za wagon bez względu na masę przesyłki. Podstawę do ustalenia przewoźnego stanowią: rodzaj użytego wagonu (2-osiowy lub więcej niż 2-osiowy), odległość taryfowa i inne warunki przewidziane w taryfie. Opłaty podstawowe za przesyłkę przewożoną w wagonie 2-osiowym są podane w tabeli C (waluta EUR), a w razie użycia wagonu więcej niż 2-osiowego tę opłatę mnoży się przez współczynnik 1,9, identycznie jak za przewóz na takim wagonie przesyłki jednostki UTI.

W tekście §18 taryfa prezentuje definicje intermodalnych jednostek transportowych, tj. kontenera wielkiego, nadwozia samochodowego, wymiennego i naczepy siodłowej. Przewoźne za każdą jednostkę transportową UTI oblicza się oddzielnie w zależności od:

- rodzaju towaru (nazwa towaru),
- rodzaju UTI,
- stanu jednostki (ładowna, próżna),
- odległości taryfowej,
- masy brutto jednostki UTI,

i innych warunków przewidzianych w taryfie.

Przewoźne ustala się mnożąc kwotę opłaty podstawowej zawartej w tabeli D-1 (waluta PLN) lub w tabeli D-2 (waluta EUR) przez wielkość współczynnika korygującego z tabeli D-3. Pojemniki transportowe systemu ACTS[3] przeładowywane w systemie poziomym wagon – samochód – wagon, taryfa traktuje jak 20' kontenery wielkie, co promuje tę nową technologię transportu kombinowanego.

Przykład 3. Nadawca załadował płyty wiórowe drewnopochodne z poz. 441011 NHM o masie 14 900 kg do kontenera wielkiego 20' z poz. 994100 NHM w celu przewozu na odległość 453 km w komunikacji krajowej. Masa własna tej jednostki transportowej wynosi 1 950 kg. Po odczytaniu z tabeli D-1 opłaty podstawowej dla przesyłki jednostki UTI w strefie odległości do 460 km w kwocie 4 438,00 zł i przemnożeniu jej przez współczynnik korygujący z tabeli D-3, który wynosi 0,75, otrzymujemy wielkość przewoźnego w kwocie 3 328,50 zł. Kalkulując powyższy koszt przewozu ładunku w kontenerze należy również uwzględnić koszt jego wynajęcia od operatora transportu kombinowanego, a także koszty ewentualnych czynności przeładunkowych na terminalach oraz koszty dowozowo – odwozowe w ramach pełnego procesu transportowego.

Za przewóz ładunków dużych, wyjątkowo ciężkich na wagonach platformach 4-, 6- i więcej osiowych z zagłębioną podłogą (serii Uai, Uaai) przewoźne oblicza się według ogólnych postanowień taryfowych z podwyższeniem o 10% opłaty podstawowej. Ta niewielka podwyżka przewoźnego powinna stanowić zachętę dla potencjalnych klientów do korzystania z usług transportu kolejowego, nie ulegającego zjawisku kongestii tak, jak konkurencyjny dla przewozów kolejowych transport drogowy.

Przy przewozie przesyłki zespołem chłodniczym (wagony chłodnie i wagon z agrega-

2 UTI – franc. *Unité de Transport Intermodal*.

3 ACTS – niem. *Abroll Container Transport System*.

tem chłodniczym) przewoźne oblicza się oddzielnie za ładunek w wagonach chłodniach według postanowień ogólnych taryfy i oddzielnie za przebieg wagonu z agregatem chłodniczym według stawek za oś i kilometr odległości taryfowej, z uwzględnieniem minimalnej kwoty przewoźnego.

Za przewóz ładunku w wagonie dostarczonym przez klienta, przepis §22 taryfy przewiduje obliczanie przewoźnego na podstawie postanowień ogólnych z obniżeniem opłaty o 15%, przy uwzględnieniu kwoty przewoźnego minimalnego, niezależnie od rodzaju użytego wagonu. Natomiast przewoźne za przesyłkę próżnego wagonu 2-osiowego lub wagonu 3- i 4-osiowego dostarczonego przez klienta jest zawarte w tabeli E-1 (waluta PLN) oraz w tabeli E-2 (waluta EUR). Dla przesyłki wagonu próżnego więcej niż 4-osiowego dostarczonego przez klienta przewoźne ustala się na podstawie tabel E-1 lub E-2, przy czym kwoty te mnoży się przez współczynniki np. 4,0 dla wagonu więcej niż 12-osiowego do 20-osiowego włącznie lub współczynnik 6,0 dla wagonu więcej niż 20-osiowego (wagon Uaai typu Norca ma nawet 32 osie).

Za przesyłki przekraczające skrajnię ładunkową lub przesyłki przewożone w wagonach przekraczających skrajnię przewoźne oblicza się na podstawie ogólnych postanowień taryfy z podwyższeniem opłaty podstawowej do 200%, w zależności od szczególnych wymagań technicznych przewozu. Wysokość tej podwyżki przewoźnego ustala nadawca z przewoźnikiem PKP CARGO S.A. przy uzgadnianiu warunków przewozu.

Natomiast opłaty za specjalne usługi przewozowe (§28 taryfy):

- wykraczające poza normalne warunki eksploatacyjne przewoźnika, wymagające specjalnych środków technicznych i/lub organizacyjnych oraz ścisłego współdziałania nadawcy z przewoźnikiem,
- dotyczące zamówienia na żądanie nadawcy indywidualnego rozkładu jazdy, a także za ewentualne odstąpienie nadawcy od przewozu według uzgodnionego rozkładu,

ustalane są w ramach uzgadniania warunków przewozu.

Postanowienia ogólne i szczególne taryfy określają zasady ustalania opłat za przewóz ładunku, tj. za usługę podstawową przewoźnika kolejowego. Niejednokrotnie z przewozem krajowym, jak i międzynarodowym jest związana dodatkowa usługa przewoźnika, za którą pobiera oddzielną opłatę dodatkową. W rozdziale 4 taryfy przewidziano różnorodne opłaty za dodatkowe czynności spółki PKP CARGO zawiązane z nadaniem przesyłki, jej przewozem i wydaniem odbiorcy po zakończonym przewozie, krajowym lub międzynarodowym.

Przy obliczaniu opłat dodatkowych stosuje się zasadę zaokrąglania wzwyż jednostek czasu i masy ładunku, za które ustala się opłatę. Zatem rozpoczęty kwadrans, godzinę lub dobę, jak również rozpoczęte 100 kg masy lub rozpoczętą tonę ładunku liczy się za pełną, jeżeli dla poszczególnych opłat nie postanowiono inaczej. Za pierwszą rozpoczętą dobę uważa się czas do godziny 24.00 dnia, w którym powstała podstawa do pobierania opłat dodatkowych. Opłaty ustalone za 100 kg masy ładunku oblicza się za jej masę rzeczywistą, zaokrągloną wzwyż do pełnej setki kilogramów lub tony przesyłki, niezależnie od tego, jaką wielkość masy przyjęto do obliczenia przewoźnego.

Do najczęściej występujących należą czynności i opłaty dodatkowe za:

- pozostawanie wagonu należącego do kolei w dyspozycji nadawcy/odbiorcy przesyłki,
- ważenie ładunku na wadze wagonowej,
- prace manewrowe lokomotywy,
- zajęcie torów stacyjnych przez tabor klienta przewoźnika,
- zmianę dokumentów przewozowych COTIF /CIM-CUV na SMGS i odwrotnie,
- poprawienie sposobu załadowania, umocowania ładunku na wagonie na drodze przewozu.

Dodać należy, że część opłat dodatkowych wyszczególnionych w taryfie jest również wyrażona w walucie euro, co ułatwia rozliczenia z zagranicznymi klientami. Wszystkie opłaty dodatkowe są oznaczone kodami UIC ułatwiającymi identyfikację tytułów ich naliczenia.

Taryfa towarowa DB Schenker Rail Polska S.A.

Podstawę wydania niniejszej taryfy towarowej stanowią art.4 i art.11 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. 2000 r., nr 50, poz. 601 z późn. zm.). Przewoźnik świadczy usługi przewozu towarów

Porównanie zróżnicowania odległościowego stawek jednostkowych taryfy PKP CARGO S.A. i taryfy DB Schenker Rail Polska S.A.

Odległość w km do	TT PKP CARGO S.A. 01.01.2013 r.			TT DB Schenker Rail Polska S.A. 08.02.2010 r.		
	PLN / 1t	PLN / 1tkm	%	PLN / 1t	PLN / 1tkm	%
50	50,36	1,0072	100,0	33,24	0,6648	100,0
100	62,52	0,6252	62,1	45,42	0,4542	68,3
150	76,12	0,5075	50,4	57,89	0,3859	58,0
200	92,72	0,4636	46,0	70,56	0,3528	53,1
300	125,76	0,4192	41,6	95,58	0,3186	47,9
400	160,36	0,4009	39,8	121,86	0,3047	45,8
600	226,60	0,3777	37,5	172,15	0,2869	43,2
800	290,92	0,3637	36,1	221,01	0,2763	41,6
1 000	357,00	0,3570	35,4	271,13	0,2711	40,8
1 200	422,40	0,3520	34,9	320,78	0,2673	40,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie tabel A-1 taryfy PKP CARGO S.A. oraz Taryfy towarowej DB Schenker Rail Polska S.A.

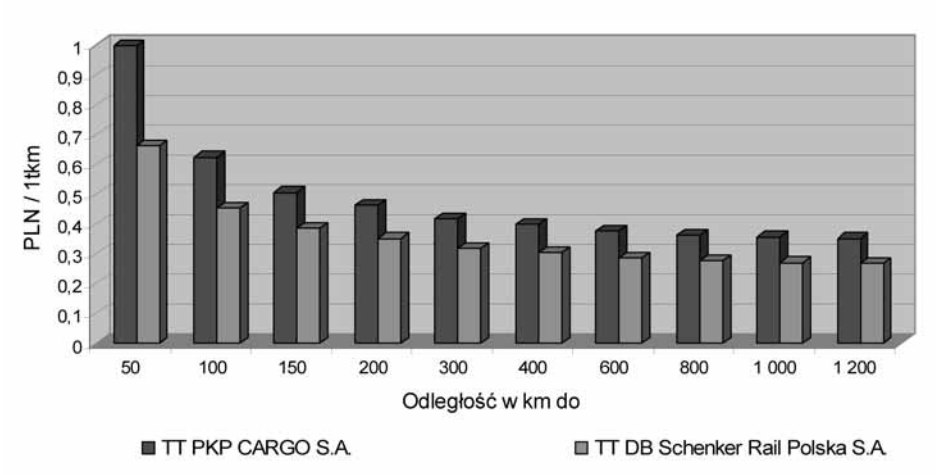
w zakresie udzielonych licencji oraz usługi dodatkowe, towarzyszące usługom przewozowym. Taryfa DB Schenker Rail Polska S.A. określa zasady ustalania opłat za wykonanie usługi przewozu przesyłek (przewoźne) oraz wysokości opłat dodatkowych. Wysokość opłaty za wykonanie usługi przewozu przesyłek ustala się według stawki za 1 tonę przewiezionej masy przesyłki. Ponadto wysokość stawki – w przypadku gdy nie można określić jej wysokości na podstawie indywidualnych kalkulacji – określa się każdorazowo dla jednostki wskazanej przez klienta.

Podstawą obliczenia przewoźnego jest masa umowna przesyłki, gdy jej masa rzeczywista jest niższa od masy umownej przesyłki. W sytuacji, gdy rzeczywista masa przesyłki jest wyższa od masy umownej, wówczas pobiera się opłatę za masę rzeczywistą przesyłki.

Przewoźne, o ile nie ustalono inaczej, obejmuje:

- podstawienie wagonów próżnych pod załadunek na punkt zdawczo-odbiorczy w stacji nadania,
- przewóz wagonów ładownych z punktu zdawczo-odbiorczego stacji nadania do punktu zdawczo-odbiorczego stacji odbioru (przeznaczenia),
- przewóz wagonów próżnych po rozładunku,
- pobyt wagonów u nadawcy i odbiorcy do 8 godzin.

Opłaty dodatkowe nie obejmują w szczególności opłat za prace manewrowe, usług bocznicowych, kosztów korzystania z infrastruktury stacyjnej oraz opłaty rezerwacyjnej zarządcy infrastruktury .



Wysokość stawek podstawowych przewoźnego po dostępnych kolejowych liniach normalnotorowych, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa poniższa tabela 1, w jednostce PLN/1 tonę. Stawką podstawową przewoźnego jest cena przewozu 1 tony węgla w pojedynczej przesyłce całopociągowej o masie 1 000 t przy użyciu 4-osiowych wagonów węglarek o budowie normalnej (serii Ea).

Wysokość przewoźnego dla wszelkich przesyłek w komunikacji międzynarodowej oraz towarów niebezpiecznych, towarów wyjątkowo długich, przesyłek z przekroczoną skrajnią i ponadgabarytowych w komunikacji krajowej ustala się każdorazowo na podstawie indywidualnych kalkulacji.

Rodzaje usług dodatkowych dotyczą m.in. opłat za pozostawienie wagonu należącego do przewoźnika w dyspozycji klienta, za przeciążenie wagonu ponad granicę obciążenia, opłatę za załadowanie wagonu bez zgody przewoźnika lub opłatę rezerwacyjną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana w całości lub części z przyczyn nie leżących po stronie przewoźnika.

Opłaty za wykonanie usług nie zawierają podatku VAT. Formy rozliczeń i terminy płatności są zawarte w umowach przewozu bądź w zaakceptowanych ofertach przewozowych złożonych przez DB Schenker Rail Polska S.A. Taryfa weszła w życie z dniem 8 lutego 2010 r. i jest stosowana przez czas nieokreślony. Tekst taryfy dostępny jest w punktach sprzedaży i obsługi klienta DB Schenker Rail Polska S.A.

Dr Edward Mendyk

Walne Zgromadzenie „CLECAT”
– Antwerpia 27 listopada 2013 r.

27 listopada 2013 r. odbyło się coroczne Walne Zgromadzenie organizacji „CLECAT” z siedzibą w Brukseli, której członkiem narodowym jest Polska Izba Spedycji i Logistyki. W trakcie Zgromadzenia dokonano wyboru członków na wakujące stanowiska w Radzie tej organizacji. Funkcję Sekretarza Generalnego objął p. Ivan Petrov reprezentant Bułgarii, zaś Skarbnika przedstawiciel British International Freight Association p. Peter Quantrill. Do Rady wybrano p. Marka Tarczyńskiego Przewodniczącego PISiL, który zastąpił p. Jerzego Wójtowicza Wice-Przewodniczącego PISiL pełniącego funkcję członka Rady „CLECAT” przez 3 kadencje. W tym miejscu pragniemy złożyć obu naszym przedstawicielom – p. Jerzemu Wójtowiczowi serdeczne podziękowania za wieloletnie reprezentowanie naszej Izby w europejskiej organizacji spedytorów, logistyków i agentów celnych i wkład pracy na rzecz środowiska, p. Markowi Tarczyńskiemu gratulacje z okazji wyboru i życzenia owocnej pracy. (DA)

M. Tarczyński

Freight Forwarders FORUM 2013
– Antwerpia 28 listopada 2013 r.

Trzynasta tradycyjna konferencja Freight Forwarders Forum, której organizatorem jest zrzeszenie „CLECAT" (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) odbyła się 28 listopada 2013 r. w Antwerpii pod hasłem „Innovative Solutions in Logistics: from Strategy to Reality". Obrady otworzył Przewodniczący „CLECAT" Marc Huybrechts podkreślając , że sektor logistyczny będzie kontynuował wysiłki na rzecz wspólnych, bardziej elastycznych i dynamicznych rozwiązań logistycznych, dla których kapitalne znaczenie odgrywa informacja. Dalsze inicjatywy winny zapewnić , aby informacja, która co do zasady jest „osiągalna" była tam gdzie to możliwe informacją elektroniczną, interoperacyjną i znormalizowaną. Wobec wielu zmian na rzecz zrównoważonego rozwoju, firmy logistyczne będą kontynuować działania w poszukiwaniu rozwiązań, które pozwolą uzyskać „więcej za mniej" unikając np. pustych przebiegów czy poprzez zoptymalizowane i zsynchronizowane planowanie zdolności „produkcyjnych". Sektor logistyczny winien stać się w przyszłości jeszcze bardziej innowacyjny i elastyczny, aby pozostać trwałym elementem i pełnić swą rolę trzonu konkurencyjnej gospodarki. Dla osiągnięcia tego celu potrzebujemy jednak wspólnego europejskiego rynku bez barier, zdrowej i silnej polityki unijnej w odniesieniu do logistyki, która stworzy firmom transportowym i operatorom warunki dla efektywnego prowadzenia biznesu zapewniającego stały wzrost i konkurencyjność Europy w skali globalnej. Gabinet Vice-Przewodniczącego Komisji Europejskiej reprezentował Keir Fitch przywołując znaczenie logistyki jako sektora zapewniającego przynajmniej 10% europejskiego PKB i stwarzającego stanowiska pracy dla ponad 11 milionów ludzi w UE, podkreślając także, że z listy dziesiątki pierwszoplanowych globalnych firm logistycznych aż sześć to firmy europejskie. Zapowiedział, że Komisja opublikuje na początku przyszłego roku dokument poświęcony strategii w odniesieniu do logistyki. Parlament Europejski reprezentował Philippe De Backer. W swoim wystąpieniu zwrócił także uwagę na znaczenie innowacji i zaawansowanych technologii jako klucza dla zrównoważonego rozwoju kierując apel o konieczność przygotowania się na moment wyjścia z obecnego kryzysu i opowiadając się za dalszą liberalizacją oraz prawdziwym wspólnym europejskim rynkiem transportowym. W forum wzięli także udział inni prelegenci reprezentanci sektora logistycznego, przedstawiciele portów w Antwerpii i Duisburgu, Uniwersytetu w Antwerpii, oraz Europejskiej Rady Załadowców (European Shippers' Council). (DA)

Kryzys systemu TIR w Rosji
wg. stanu na dzień 5.12.2013 r

Od sierpnia br. w wyniku działań Federalnej Służby Celnej Rosji – FTS przewoźnicy międzynarodowi napotykają na poważne problemy w realizacji przewozów do tego kraju. FTS łamiąc międzynarodowe przepisy rozpoczęła wprowadzanie kolejnych ograniczeń w funkcjonowaniu Konwencji TIR na terenie swojego kraju. Od 1 grudnia br. rosyjskie i białoruskie służby celne stosują na przejściach granicznych oraz na terytorium Rosji takie same metody odprawy, jak podczas ostatnich dwóch tygodni listopada, tzn.:

- rosyjskie organy celne respektują karnet TIR w przypadku przewozów realizowanych z kraju Unii Europejskiej do Rosji tranzytem przez Białoruś pod warunkiem jednak spełnienia dwóch warunków, a mianowicie:
  - jedno miejsce rozładunku w Rosji,
  - wysokość należności celno-podatkowych za przewożony towar nie może przekraczać 60 000 euro.
- stosowanie karnetów TIR w charakterze zabezpieczenia możliwe jest w przypadku transportu towarów do Rosji przez Finlandię (graniczne oddziały celne okręgu Wyborgskiego, Karelskiego i Murmańskiego).
- jeśli wjazd na terytorium Rosji odbywa się przez punkty graniczne Łotwy, Estonii, Ukrainy, bądź też do okręgu Kaliningradzkiego - rosyjskie władze celne zamiast karnetu wymagają wykupienia gwarancji. Przewoźnik ma możliwość wyboru sposobu zabezpieczenia w postaci: poręczenia, wniesienia kaucji pieniężnej, gwarancji bankowej czy zastawu majątku oraz opłacenie cła i podatków podczas wstępnego deklarowania przewożonych towarów.

W przypadku odrzucenia karnetu TIR przez rosyjskie władze celne posiadacz może wystąpić o zwrot kosztu wydania karnetu TIR, postępując ściśle z zaleceniami IRU - procedura z tym związana zamieszczona dostępna jest na stronie ZMPD www.zmpd.pl

Problemom wynikającym z wprowadzonych przez Rosję ograniczeń tranzytu celnego poświęcone zostało głównie posiedzenie Forum Transportu Drogowego, które miało miejsce 3 grudnia br. . Następnego dnia odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju kolejne spotkanie międzyresortowego sztabu kryzysowego, w którym uczestniczyli przedstawiciele ministerstw Infrastruktury, Gospodarki, Spraw Zagranicznych, ministerstwa Finansów reprezentowanego przez Służbę Celną, z udziałem także Komendanta Głównego Straży Granicznej, przedstawiciela Komendy Głównej Policji, oraz przedstawicieli przewoźników.

Podczas spotkania poddano analizie ostatnie wydarzenia i decyzje FTS. Polska administracja zobowiązała się do zbadania jakie są

prawne możliwości szczegółowych kontroli rosyjskich ciężarówek wjeżdżających na polskie terytorium jak też do ponownego podjęcia interwencji w Komisji Europejskiej.

Służba Celna RP, na podstawie informacji uzyskanych od Federalnej Służby Celnej Federacji Rosyjskiej, powiadamia, iż pomimo przedłużenia umowy z ASMAP, a tym samym formalnego obowiązywania procedury TIR w Rosji, przy wjeździe towarów na obszar Rosji wymagana jest dodatkowa gwarancja na granicy rosyjskiej, będącej zewnętrzną granicą Unii celnej. Dotyczy to m.in. granic Rosji z Łotwą, Estonią, Litwą, Ukrainą, a od dnia 3.12.2013 r. - również granicy polskiej z Obwodem Kaliningradzkim. Poniżej publikujemy treść przedmiotowego komunikatu:

„Dodatkowa gwarancja przy przewozie towarów za karnetem TIR do Rosji

Służba Celna RP, na podstawie informacji uzyskanych od Federalnej Służby Celnej Federacji Rosyjskiej, powiadamia, iż pomimo przedłużenia umowy z ASMAP, a tym samym formalnego obowiązywania procedury TIR w Rosji, przy wjeździe towarów na obszar Rosji wymagana jest dodatkowa gwarancja na granicy rosyjskiej, będącej zewnętrzną granicą Unii celnej. Dotyczy to m.in. granic Rosji z Łotwą, Estonią, Litwą, Ukrainą, a od dnia 3.12.2013 r. - również granicy polskiej z Obwodem Kaliningradzkim.

Wymóg dodatkowej gwarancji w Obwodzie Kaliningradzkim odnosi się jednak tylko do określonej grupy towarów (dane uzyskane od Obwodowego Urzędu Celnego w Kaliningradzie w dniu 05.12.2013r.):

- *żywe bydło rogate*
- *żywy drób*
- *świeże lub schłodzone mięso z bydła rogatego*
- *mrożone mięso z bydła rogatego*
- *świeża, schłodzona lub mrożona wieprzowina*
- *masło śmietankowe i inne tłuszcz i masła wyprodukowane z mleka*
- *sery i twarogi*
- ***świeże lub schłodzone ziemniaki***
- ***świeże lub schłodzone: cebula, czosnek, por i inne warzywa cebulowate-świeże lub schłodzone: kapusta, kalafior, kalarepa i podobne warzywa jadalne-mąka pszenna i pszenno-żytnia***

jak również do sytuacji, gdy odbiorca docelowy jest spoza Obwodu Kaliningradzkiego oraz gdy przewoźnik ma zadłużenie w płatnościach celnych*.*

Jednocześnie informujemy, że sytuacja dotycząca przewozów TIR do Rosji przez granicę z Białorusią (granica wewnętrzna Unii celnej) przedstawia się odmiennie. Na podstawie dotychczasowej praktyki należy stwierdzić, że towary przewożone na podstawie karnetu TIR bez przeszkód mogą być przemieszczane przez tę granicę do pierwszego urzędu docelowego na terenie Rosji. Jednak w celu dokonania kolejnego rozładunku w kolejnym urzędzie docelowym, służba celna Rosji wymaga już stosowania tranzytu wewnętrznego rosyjskiego i przedstawienia gwarancji.

Informujemy ponadto, że na forum międzynarodowym (m.in. Komisja Europejska) w dalszym ciągu podejmowane są działania i wysuwane żądania wobec władz rosyjskich, by stosowały zgodnie z przepisami Konwencję TIR.

Komisja Europejska zamieściła informację w tej sprawie na swojej stronie internetowej http://ec.europa.eu/taxation_customs/index_en.htm."

(źr. www.zmpd.pl/, www.mf.gov.pl/D.A.)

Spotkanie noworoczne w Gdyni

6 grudnia 2013 roku odbyło się tradycyjne spotkanie świąteczno-noworoczne w Gdyni, które było okazją do złożenia życzeń świąteczno-noworocznych kontrahentom branży TSL oraz do zapoznania się z planami rozwoju DCT w Gdańsku , o czym opowiedział prezes terminalu podczas udzielonego wywiadu. (E.S.)

Posiedzenie Rady PISiL

6 grudnia 2013 roku w Gdyni odbyło się posiedzenie Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, podczas którego m.in.:

- przyjęto do Izby firmy: OT Logistics S.A. z siedzibą w Szczecinie i Codognotto Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi.;
- skreślono z listy członków: Jeuro Poland Sp. z o.o., Warszawa, Brava-Ex Sp. z o.o., Warszawa oraz Agencja Transportowa MAKRO SERVICE Sp. z o.o. Sp.k., Warszawa
- kontynuowano temat działań Izby w kwestii inicjatywy DCT odnośnie wspólnych działań w kierunku ujednolicenia procesu postępowania z kontenerami na Trójmiejskich Terminalach;.
- Podsumowano udział przedstawicieli Izby w Walnym Zgromadzeniu CLECAT'u (E.S.)

Podpisanie porozumienia w sprawie weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżającego na terminal portowy w celu podjęcia kontenera

Wiele miesięcy prac nad ujednoliceniem zasad weryfikacji zleceń w aspekcie przepisów obowiązujących w transporcie drogowym zostało uwieńczone sukcesem. W dniu 11 grudnia 2013 r. nastąpiło podpisanie porozumienia. W docenieniu rangi osiągniętego porozumienia podpisaniu dokumentu w postaci ***„Rekomendowanej procedury weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżającego na terminal portowy w celu podjęcia kontenera"*** nadano uroczystą oprawę. Nastąpiło ono w siedzibie Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w obecności Wojewody Pomorskiego Ryszarda Stachurskiego.

W wyniku działań podjętych jeszcze w roku 2011 praktycznie wszystkie terminale kontenerowe wprowadziły procedury zmierzające do eliminowania ruchu przeciążonych samochodów ciężarowych, aczkolwiek każdy z w/w podmiotów ustalił swoje własne zasady postępowania.

Przedmiotowy dokument jest efektem kolejnej inicjatywy podjętej w bieżącym roku mającej na celu ujednolicenie zasad, które znajdą zastosowanie na wszystkich terminalach kontenerowych. Osiągnięcie porozumienia w tej kwestii z pewnością ułatwi pracę wszystkim zainteresowanym podmiotom tj. operatorom terminali, przewoźnikom i spedytorom.

Doświadczenia z blisko 2 lat funkcjonowania dotychczasowych zróżnicowanych systemów weryfikacji zleceń dają podstawę do twierdzenia, ze „Rekomendowana procedura …" winna w jeszcze większym stopniu dać oczekiwane efekty w postaci dalszego uszczelniania systemu i eliminowania zjawiska przeciążonych pojazdów.

Uważamy za duży sukces, iż w tej kwestii udało się osiągnąć konsensus ze strony wszystkich terminali kontenerowych. Podpisy pod dokumentem złożyli:

Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. Gdynia - Prezes Zarządu Krzysztof Szymborski,

Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o. – Dyrektor Handlowy Grażyna Kita,

Gdynia Container Terminal S.A. – Dyrektor Violetta Hołomej z upoważnienia Prezesa Jerzego Czartowskiego,

Deepwater Container Terminal Gdańsk S.A. - Dyrektor Jędrzej Mierzewski, Gdański

Terminal Kontenerowy S.A. - Prezes Karolina Włodarczyk oraz DB Port Szczecin Sp. z o.o. – Dyrektor ds. eksploatacji ładunków kontenerowych Marcin Bykowski .

Warto podkreślić, że sygnatariuszami porozumienia są także:
Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku, który w istotny sposób przyczynił się do wypracowania ostatecznego kształtu dokumentu reprezentowany przez Dyrektora Jarosława Kopczyńskiego,

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych w Gdyni – reprezentowane przez Prezesa Tomasza Rejka

oraz
Polska Izba Spedycji i Logistyki reprezentowana przez Przewodniczącego Rady Marka Tarczyńskiego. (D.A.)

Poniżej publikujemy treść przedmiotowego dokumentu:

Rekomendowana procedura
weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżającego na terminal portowy w celu podjęcia kontenera

Podstawa prawna:

1 ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.) - art. 43 ust. 2:
„Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonywać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi".

2 ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. Nr 1137) - art. 61 ust. 1 i 2:
1. **Ładunek nie może powodować przekroczenia dmc** lub dopuszczalnej ładowności pojazdu.
2. **Ładunek na pojeździe umieszcza się w taki sposób, aby:**
   1) nie powodował przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę,
   2) nie naruszał stateczności pojazdu,
   3) nie utrudniał kierowania pojazdem, (...).

3 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 - **dział II - § 2 – 5 dopuszczalne wymiary, masa i naciski osi pojazdów**.

Wstęp:

Mając na uwadze treść art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.) oraz art. 140 aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. Nr 1137 z późn. zm.), kierując się potrzebą przeciwdziałania niszczeniu infrastruktury drogowej przez przeciążone pojazdy, potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz przeciwdziałania zjawisku nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami drogowymi realizującymi przewozy kontenerów, Polska Izba Spedycji i Logistyki w Gdyni, Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych w Gdyni, terminale portowe: BCT Gdynia, BTDG Gdynia, GCT Gdynia, DCT Gdańsk, GTK Gdańsk oraz DB Port Szczecin przy współpracy z Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego w Gdańsku uzgodniły niniejszą procedurę postępowania w zakresie weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżających na terminal portowy w celu podjęcia kontenera.

Procedura:

1. Terminal dokonuje weryfikacji w miarę posiadanych możliwości organizacyjnych i środków wszystkich zleceń zmierzających do wywiezienia ładunku w postaci kontenera z terminalu na drogi publiczne pod kątem dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów.
2. Terminal poprzez swoje służby kontrolne zobowiązuje każdego kierowcę podejmującego kontener do okazania pracownikom kompleksu bramowego danych koniecznych do podjęcia kontenera, tj. numer kontenera i numer identyfikacyjny właściwy dla danego terminalu systemowego sposobu zwalniania kontenera, a także dowód rejestracyjny pojazdu oraz naczepy/przyczepy, na który kontener ma zostać załadowany.
3. Pracownik kompleksu bramowego terminala bazując na danych zawartych w Terminalowym Systemie Operacyjnym określa wagę kontenera, który ma być podjęty oraz w oparciu o wpisy w dowodzie/ach rejestracyjnym/ch pojazdu/ów, dotyczące masy własnej pojazdu/ów, którym/mi ma być przewieziony ustala rzeczywistą masę pojazdu lub zespołu pojazdów, a następnie porównuje ją z dopuszczalną masą całkowitą pojazdu lub zespołu pojazdów (ciągnik siodłowy + naczepa lub pojazd + przyczepa) określoną w rozporządzaniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951).
4. Limit wagi pojazdu wraz z ładunkiem wynosi odpowiednio:
   a) dla pojazdu pojedynczego (z wyłączeniem przyczepy i ciągnika siodłowego):
      - dwuosiowego - 18 ton,
      - trzyosiowego - 25 ton,
      - czteroosiowego - 32 tony,
   b) dla pojazdu składowego zespołu pojazdów:
      - przyczepy dwuosiowe - 18 ton,
      - przyczepy trzyosiowe - 24 tony;
   c) dla zespołu pojazdów (pojazd oraz przyczepa) i dla pojazdów członowych (ciągnik siodłowy oraz naczepa) posiadających 5 lub 6 osi - 40 ton, z zastrzeżeniem, że w przypadku pojazdów i zespołów pojazdów zarejestrowanych przed 13 marca 2003 r. limit ten wynosi - 42 tony;
   d) dla pojazdu członowego (ciągnik siodłowy - 3 osie, naczepa - 3 osie) z kontenerem 40' w transporcie kombinowanym o promieniu do 150 km od terminala - 44 tony."

5. W przypadku pojazdu lub zespołów pojazdów nie objętych rozporządzaniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia lub których dopuszczalna masa całkowita nie została określona lub wpisana w dowodzie/ach rejestracyjnym/ych jest większa od wskazanej w p-kcie 4 a - d, pracownik kompleksu bramowego terminala bazując na danych zawartych w Terminalowym Systemie Operacyjnym określa wagę kontenera, który ma być podjęty oraz w oparciu o wpisy w dowodzie/ach rejestracyjnym/ch pojazdu/ów, dotyczące masy własnej pojazdu/ów którym/mi ma być przewieziony kontener ustala rzeczywistą masę pojazdu lub zespołu pojazdów. W przypadku, gdy rzeczywista masa pojazdu lub zespołu pojazdów z kontenerem przekracza 40t z zastrzeżeniem p-ktu 4 c, d, pracownik terminala postępuje zgodnie z postanowieniami p-ktu 8 niniejszej procedury, tj. odmawia wydania kontenera i rejestruje powyższy fakt w odpowiednim rejestrze.

6. W przypadku posiadania przez kierowcę podejmującego kontener zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, kierowca ma obowiązek w momencie zgłoszenia się po podjęcie kontenera okazać pracownikowi terminalu odpowiednie urzędowe zezwolenie, zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym.

7. W przypadku podjęcia przez kierowcę kontenera 40', którego waga powoduje, że dopuszczalna masa całkowita pojazdu członowego będzie w przedziale między 40 a 44 tony, kierowca zobowiązany jest złożyć pisemne oświadczenie na jaką odległość kontener będzie transportowany (załącznik nr 1 do procedury). Brak takiej deklaracji lub informacja o planowanym przewozie na odległość o promieniu większym niż 150 km od terminala będzie skutkowała niewydaniem kontenera.

8. Jeśli pracownik terminala stwierdzi przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej środka transportu wraz z ładunkiem lub niewłaściwe/ nierównomierne rozłożenie kontenera na pojeździe bezwzględnie odmawia wydania kontenera i rejestruje powyższy fakt w odpowiednim rejestrze.

9. W przypadku odmowy wydania kontenera z uwagi na przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub niewłaściwe/ nierównomierne rozłożenie kontenera na pojeździe, kierowca zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia zleceniodawcy przeładunku o zaistniałym fakcie.

10. Jeśli pracownik terminala nie stwierdzi przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz nie będzie miał zastrzeżeń co do rozmieszczenia kontenera na pojeździe przystępuje do rejestracji transakcji w Terminalowym Systemie Operacyjnym.

11. W przypadku podejmowania przez kierowcę z terminalu dwóch kontenerów tzw. lekkich lub pełnego i pustego, pracownik terminalu określa łączną wagę kontenerów przystępując do analizy dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu/ów postępując w sposób opisany punktach 3 - 10.

12. W przypadku podejmowania przez kierowcę kontenera na naczepę obładowaną już jednym kontenerem, ale nie przeznaczonym do składowania na terminalu (tzw. ,,tranzytowym"):
    a) pełnym - kierowca zobowiązany jest do przedstawienia dokumentu przewozowego zawierającego numer kontenera znajdującego się na pojeździe oraz jego wagę, lub
    b) pustym - każdy pusty kontener może zostać otwarty i sprawdzony przez pracownika terminala pod kątem braku ładunku w kontenerze i możliwości fałszerstwa dokumentów przewozowych,

    w obu ww. przypadkach pracownik terminala każdorazowo określa łączną wagę kontenerów przystępując do analizy dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu/ów postępując w sposób opisany punktach 3 - 10.

13. W przypadku wątpliwości czy podejrzenia przez pracownika terminala możliwości fałszerstwa dokumentów przewozowych dot. kontenera ,,tranzytowego" terminal zastrzega sobie możliwość:
    a) weryfikacji danych z obsługą terminalu, z którego podjęto kontener „tranzytowy" (lista kontaktowa zostanie opracowana w ramach porozumienia między terminalami portowymi) i/lub

b) wykonania ważenia pojazdu lub zestawu wraz z ładunkiem. Jeśli rzeczywista masa całkowita pojazdu przekroczy dopuszczalne wartości określone w pkt 4-5, terminal odmówi wydania kontenera, a zleceniodawca wydania kontenera zostanie obciążony opłatami za równowartość dwóch ważeń.

14. Uzgodnione zasady mogą ulegać modyfikacji w miarę pojawienia się na terminalach portowych nowych możliwości technicznych w efekcie prowadzonych inwestycji w infrastrukturę, możliwości organizacyjnych czy w konsekwencji zmian w regulacjach prawnych w zakresie transportu drogowego.

15. Niniejsza procedura ma charakter rekomendacji z możliwością modyfikacji procedury przez poszczególne terminale portowe i adaptacji uwarunkowanych specyfiką, możliwościami organizacyjnymi i/lub technicznymi.

Polska Izba Spedycji i Logistyki w Gdyni

Marek Tarczyński

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych w Gdyni

Tomasz Rejek

Deepwater Container Terminal Gdańsk S.A.

Jędrzej Mierzewski

Gdański Terminal Kontenerowy S.A.

Karolina Włodarczyk

BCT

Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.

Krzysztof Szymborski

Gdynia Container Terminal S.A.

z up. Violetta Kłosowska

Jerzy Czartowski

Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.

Grażyna Kita

DB Port Szczecin Sp. z o.o.

Bykowski Marcin

Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku

Jarosław Kopczyński

Gdańsk, dnia 11 grudnia 2013 r.

Załącznik nr 1 do procedury dot. weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżającego na terminal w celu podjęcia kontenera.

....., dnia ..... 20..... r.

Oświadczenie
kierowcy w przedmiocie transportu kombinowanego

Po zapoznaniu się z treścią definicji transportu kombinowanego, zawartej w art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1265 z późn. zm.):

Transport kombinowany *- przewóz rzeczy, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener 20-stopowy lub większy korzysta z drogi w początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej; odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz:*

a) *pomiędzy punktem, gdzie rzeczy są załadowane, i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią kolejową stacją wyładunkową a punktem, gdzie rzeczy są wyładowane, dla końcowego odcinka lub*

b) wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub morskiego portu załadunku lub wyładunku,

oświadczam, iż transport drogowy kontenera:

.....,

będzie spełniał warunki transportu kombinowanego, o którym mowa w ww. ustawie.

Podpis kierowcy:

.....

PISiL na Jubileuszowych, 10. Międzynarodowych Targach Kolejowych „TRAKO 2013" w Gdańsku

Szkoda, że 10., a więc jubileuszowa, edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAko nie zbiegła się z zakończeniem modernizacji linii Warszawa – Gdańsk/Gdynia, rozpo-czętej w 2005 roku. Szkoda tym bardziej, że goście Targów mogli nie tylko osławiane Pendolino, wystawione zaledwie w trakcie dwóch, ostatnie dni targowych[1], tylko „pomacać", a na przykład, z warszawy na targi lub z powrotem, musieli się „telepać" intercitową ciuchcią, średnio, aż 6 godzin. Ale pewnie osłodą dla przyjezdnych zwiedzających jubileuszowe TRAKO było zorganizowanie ich przez Międzynarodowe Targi Gdańskie SA i Grupę PKP, w nowym miejscu (w Gdańsku, w sąsiedztwie PGE Areny, która pozytywnie zasłynęła kilkoma meczami EURO 2012), a także w na wskroś nowoczesnej i przestronnej hali wystawowej (o powierzchni blisko 12 tys. mkw.[2]).

Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO, to co do wielkości i prestiżu największa w Polsce, a druga w Europie Środkowej (po targach INNOTRANS w Berlinie), arena przebogatych prezentacji efektów i potencjału kreatywności technicznej i technologicznej polskiego i europejskiego przemysłu kolejowego, jego branżowej siły i konkurencyjności rynkowej, a także siły i znaczenia pozycji w gospodarce, oraz postaw prospołecznych[3] i walorów proekologicznych.

Organizowane co dwa lata TRAKO, za każdym razem gromadzi coraz więcej wystawców liderujących w przemyśle kolejowym oraz gości związanych z transportem szynowym, reprezentujących różne dziedziny praktyki, nauki, polityki i administracji.[4] Jest to najlepszy dowód na to, że udział w tej imprezie generuje korzyści oczekiwane zarówno przez wystawców, jak i przez odwiedzających ich gości.

Fot.1. Na stoisko PISiL jak zawsze prezentowano ofertę wydawnicza Izby oraz oferowano materiały popularyzujące i promujące jej działalność statutową. Było też miejscem odpoczynku dla zwiedzających Targi przedstawicieli członków Izby. Na zdjęciu Andrzej Smejlis z Polsin'u w rozmowie z autorem niniejszej relacji z TRAKO 2013. (fot. Daniel Wojsławski).

W tegorocznych TRAKO 2013, zorganizowanych od 24 do 27 września, swoje oferty i potencjał zaprezentowało 510 wystawców z Polski (rekord) i 25 krajów (rekord), przy czym spośród zagranicznych wystawców najliczniej reprezentowane były przedsiębiorstwa i instytucje z Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii i Wielkiej Brytanii. Natomiast liczba goszczących na imprezie specjalistów różnych dziedzin związanych z transportem kolejowym znacznie przekroczyła 7 tysięcy osób (kolejny rekord).

Z racji obecności na targach TRAKO niezwykle licznego i różnorodnego grona wystawców, wśród których wielu jest jednocześnie aktualnymi lub przyszłymi, wzajemnymi kontrahentami, są one miejscem wielu ważnych uroczystości podpisania kontraktów. Są też podium dla laureatów kilku niezwykle prestiżowych, branżowych nagród bądź certyfikatów.[5] Natomiast z racji obecności wielu osobistości rządowych i gospodarczych oraz branżowych VIP'ów i specjalistów, TRAKO to miejsce ważnych oświadczeń urzędników rządowych. jest więc oczywistym, że na tak znaczącej promocyjnie i gospodarczo imprezie - pomimo jej wyraźnie dominującego, technicznego charakteru - nie mogło zabraknąć Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która na zaproszenie jej organizatorów[6], promowała swoją działalność statutową (głównie informacyjną, ekspercko-lobbystyczną i edukacyjno-wydawniczą)[7].

Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO, to także wiele towarzyszących wystawie wydarzeń, w rodzaju debat, konferencji, seminariów, pokazów i spotkań integracyjnych. W tegorocznej edycji na szczególne wyróżnienie

1 Tłok chętnych wejść do środka tego „cuda" lub „cudactwa" zniewalał tych zwiedzających i wystawców co z nowoczesnością „o polskich korzeniach" w transporcie kolejowym maja już od dawna do czynienia, zarówno w Polsce jak i zagranicą.

2 Niestety nawet w tej ogromnej hali nie udało się pomieścić stoisk wszystkich wystawców i prawie 2/5 z nich wystawiało się w dodatkowo postawionych, wielkich pawilonach oraz na placach przy hali i wystawienniczym torowisku.

3 Jedną z form takiej postawy jest towarzysząca TRAKO od 2003 roku akcja charytatywna TRAKO DZIECIOM, dedykowana Fundacji Hospicyjnej im. Księdza Eugeniusza Dutkiewicza. Dzięki hojności Wystawców TRAKO, podopiecznych Hospicjum przekazano wiele darów rzeczowych w postaci sprzętu medycznego, AGD, RTV oraz datków pieniężnych. Jednym z ważnych działań akcji TRAKO DZIECIOM jest też poświęcony tematyce kolejowej konkurs plastyczny dla dzieci i młodzieży zatytułowany „Świat z okien pociągu", a tradycją uroczystego spotkania wystawców TRAKO jest aukcja prac, które zostały laureatami tego konkursu. Pozyskane z akcji środki także zasilają konto Hospicjum.

4 Od kilku lat edycje Trako wzbogacone są - pod auspicjami Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej - prezentacjami, ofertami, debatami i konkursami związanym z szynową komunikacją miejską.

5 Na Targach, najlepsze wyroby i technologie kolejowe wybierane są w konkursie im. inż. Ernesta Malinowskiego (organizatorem są MTG Gdańsk SA), konkursie im. prof. Czesława Jaworskiego (organizatorem jest SITKom) lub konkursie im. prof. Jana Podoskiego (organizowanym przez IGKM). Przyznawany jest także Medal Prezesa Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Cenionymi nagrodami są też wyróżnienia najatrakcyjniejszych ekspozycji. Podczas Targów wręczane są także nagrody, w organizowanym przez wydawnictwo KOW media&marketing, konkursie MediaKreator na najciekawsze projekty promocyjne i reklamowe, które w tym roku wręczał Wicepremier Janusz Piechociński.

6 Warto odnotować, że stoisko PISiL i jego lokalizacja - w głównej hali, prawie w sąsiedztwie wielu tuzów targowych - godne było prestiżu Izby i samego wydarzenia.

7 Udział PISiL w tegorocznym TRAKO wykorzystano przede wszystkim do zaprezentowania wystawcom i zwiedzającym (których skala i target produkcyjnej działalności uzasadnia, a nawet wymusza, specjalistyczną obsługę spedycyjnej bądź logistyczną), zadań i możliwości Izby, a z myślą o konieczności podwyższania przez ich pracowników współpracujących z operatorami logistycznymi, prezentowano wydawnictwa Izby i ich potencjał promocyjny (szczególnie Biuletynu) oraz informowano o kompetencjach i możliwościach Izby odnośnie fachowych szkoleń. Wymieniano się również doświadczeniami z licznie uczestniczącymi w targach wydawnictwami fachowych periodyków kolejowych, ogólno transportowych i logistycznych oraz przewodników i poradników z branży transportowej.

i uwagę gremiów związanych z branżą tsl zasłużyły poświecone rozważaniom o przyszłości polskiej kolei i infrastruktury kolejowej, debata „Procesy inwestycyjne w infrastrukturze kolejowej", zorganizowana przez czasopismo Rynek Kolejowy czy też konferencja „Kolej 2020 Zielone czy czerwone światło?", przygotowana przez Fundację Pro Kolej. Na forach tych ponownie (być może z lepszym skutkiem niż na poprzednich, podobnych branżowych spotkaniach), podkreślano, że infrastruktura kolejowa powinna jak najszybciej stać się optymalną kosztowo i systemowo siecią transportową, a jej „twórcy" i zarządcy powinni dołożyć wszelkich starań by ustrzec się przed ryzykiem utraty – niezbędnych na realizację tego celu - środków UE. Kilku prelegentów na obu wydarzeniach stwierdziło nawet, że przyszłość polskiej kolei – co prawda, bardziej tej „pasażerskiej' niż „towarowej" - jest już i powinna być coraz bardziej świetlana[8], ale wciąż trudno jest ocenić, ilu operatorów logistycznych i spedytorów współpracujących z przewoźnikami kolejowymi[9], zapewnieniom tym skłonna była wierzyć.

Pomimo wszelkich zalet i pochwał kierowanych pod adresem jubileuszowej edycji TRAKO 2013, nie można nie odnotować faktu zbyt wyraźnej, w ich merytorycznej warstwie, dominacji problematyki transportu pasażerskiego (pewnie jako bardziej nośnej promocyjnie i społecznie, stymulowanej między innymi, „przyciągnięciem" na nie - przez lokomotywę PKP CARGO - pojazdu pendolino). przewaga ta była szczególnie zauważalna w ekspozycji taborowej (wśród prezentowanych kilkunastu wagonów pasażerskich nie było ani jednego wagonu towarowego, w wśród lokomotyw tylko dwie eksponowano myślą o potrzebach ruchu towarowego[10]) oraz w ekspozycji technik przewozów (nie zaprezentowano np. żadnej technologii, czy urządzeń dedykowanych procesom przeładunku towarów ani przewozom intermodalnym - tak bardzo dzisiaj chwalonym i dynamicznie rozwijających się w Polsce[11]). Jednakże trzeba też zaznaczyć, że z uwag wizytujących i wystawiających się na TRAKO 2013 przedstawicieli sektora tsl, wynikało, że najbliższe lata dla logistyki uwzględniającej transport kolejowy – zarówno w wymiarze krajowym, jak i europejskim – generalnie powinny być pomyślne. I dlatego warto by operatorzy tsl (w tym członkowie PISiL), dotąd nieobecni na TRAKO – potraktowali kolejną, edycję targów TRAKO, (organizowaną w 2015 roku), jako ważną – wśród kilku innych - okazję i miejsce promowania produktów/usług spedycyjnych i logistycznych oraz prezentowania oczekiwań branży tsl i lobowania działań sprzyjających jej rozwojowi i wzrostowi znaczenia gospodarczego. /MW/

Fot.2. Targi TRAKO 2013 i stoisko PISiL było między innymi miejscem wielu okazjonalnych spotkań przedstawicieli członków PISiL i wystawiających się na TRAKO 2013 przewoźników kolejowych. Na zdjęciu Dariusz Stefański, prezes PCC Intermodal z Jackiem Wnukowskim dyrektorem z PKP CARGO Logistics. (fot. Daniel Wojsławski).

Fot.3. Na stoisko PISiL opiniami i najnowszymi informacjami dzieliło się wielu sympatyków i kontrahentów Izby. Na zdjęciu (od prawej): Lilianna Zawołek z Morskiego Portalu, Ewaryst Waligórski, były Minister Transportu oraz Ryszard Rybakowski ze Spedcont'u. (fot. Daniel Wojsławski).

8 Obecny w drugim dniu TRAKO Sławomir Nowak, Minister TBiGM, po raz kolejny zapowiedział, że w nowej unijnej perspektywie budżetowej 2014-2020, dzięki znacznie większej niż dobiegającej końca obecnej perspektywie puli środków na inwestycje liniowe i taborowe, będziemy świadkami wielkiego, cywilizacyjnego skoku w zakresie zmian w sektorze kolejowym. Także obecny na targach wiceminister transportu, Andrzej Massel, szeroko informował o efektach i planach prac ministerstwa nad programem inwestycji kolejowych na lata 2014-20 (prawdopodobnie w grudniu do konsultacji trafi projekt Planu Inwestycji Kolejowych na ww. lata, a na początku listopada rząd zajmie się aktualizacją obecnie obowiązującego Wieloletniego Planu Inwestycji.

9 Przez ślimacze tempo modernizacji sieci kolejowej, przewoźnikom tym coraz trudniej jest utrzymywać swą konkurencyjność wobec przewoźników drogowych, a spedytorom i operatorom logistycznym, utrzymywać swą konkurencyjność wobec spedytorów i operatorów preferujących transport drogowy.

10 Były to najnowsza lokomotywa ES64F4 spółki PKP Cargo oraz lokomotywa "Vectron" spółki DB Schenker Rail Polska (eksploatuje już przez pięć takich pojazdów).

11 Warto, na przykład zachęcać do prezentowania na imprezach wystawienniczo-konferencyjnych poświęconych transportowi kolejowemu (nie tylko takiej jak TRAKO czy INNOTRNS), projektów interesujących i ważnych dla transportu intermodalnego, takich jak np. CARGO BEAMER (członków PISiL zapoznał z nim Dariusz Stefański z PCC Intermodal na Kongresie PISiL w Ryniu), czy też METROCARGO (z jego prezentacją stoisko PISiL odwiedził przedstawiciel IK w Warszawie, a więcej informacji o nim można uzyskać na stronie www.metrocargo.it).

Autor: Krzysztof Kuberski, Fundacja CATI

II Forum Innowacji Transportowych - inspiracja, edukacja, rozwój

W dniach 5-6 grudnia 2013 r. w Warszawie odbyło się *II Forum Innowacji Transportowych – Innowacje na rzecz zrównoważonego rozwoju*. Konferencja odpowiedziała na wiele pytań nurtujących dzisiejszy rynek transportowy, takie jak konieczność interdyscyplinarności w transporcie XXI wieku, korzyści jakie niesie za sobą wdrażanie nowatorskich koncepcji w zakresie innowacyjności w sektorze transportowym, czy jak skutecznie wdrażać innowacyjne przedsięwzięcia oraz w jaki sposób je odpowiednio finansować ze środków europejskich. Ponadto Forum skoncentrowało się w dużej mierze na pokreśleniu wagi współpracy we wdrażaniu i kreowaniu innowacyjnego transportu pomiędzy sektorem biznesu, nauki i administracji publicznej. Wśród poruszanych tematów były również kwestie dotyczące kooperacji i konkurencji w strukturach klastrowych. Są to zagadnienia w odmienny sposób wpisujące się w różne obszary rynku.

– Polski transport jest szczególną gałęzią gospodarki, która nie tylko obsługuje społeczeństwo, wiele dziedzin gospodarki, ale daje też nadwyżkę w wymianie handlowej usług. To sektor, w którym ulokowane jest ponad kilkanaście procent potencjału polskiej gospodarki – podkreślał wagę transportu w Polsce Janusz Piechociński, wicepremier, minister gospodarki podczas otwarcia konferencji. – Jako sternik spraw gospodarczych w rządzie będę szczególnym ambasadorem transportu. Transport w procesie umiędzynaradawiania polskiej gospodarki powinien ograniczać zagrożenia a organizować wielkie szanse – podkreślał premier.

II Forum Innowacji Transportowych organizowane przez Fundację Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych (CATI) oraz Klaster Innowacji Transport Logistyka Infrastruktura, zostało objęte patronatem między innymi przez Przedstawicielstwo Komisji Europejskiej w Polsce. Pan Dr. Marcel Rommerts - Ekspert Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu, w KE zajmujący się m.in. Innowacyjnymi systemami transportowymi, brał aktywny udział w debatach i wymianie zdań dotyczących Transportu Intermodalnego w Polsce jak i Europie oraz aktywności Polski w programie Horizon 2020.

W trakcie dwóch dni konferencji odbyło się wiele bardzo interesujących wystąpień i dyskusji. Pierwszego dnia, Forum obrało kurs na globalne strategie innowacji zarówno w strukturach Europejskich jak i regionalnych, w którym doświadczyliśmy ciekawych prelekcji i odważnych tez z udziałem m.in. Przedstawiciela KE, Polskiej Izby Spedycji i Logistyki oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Po przerwie kawowej ścieżki europejskie oraz krajowe poprowadziły nas ku strukturom klastrowym, podkreślając szczególną rolę nowego podejścia do kooperacji i konkurencyjności. Dr Mirosław Antonowicz, pracownik naukowy ALK oraz przedstawiciel Klastra Innowacji Transport Logistyka Infrastruktura, wygłosił interesującą prezentację dotyczącą międzynarodowych, narodowych i regionalnych form współdziałania dla rozwoju innowacyjnego transportu w aspekcie Klastrów. Wagę współpracy w strukturach Klastrowych w innowacyjnym rozwoju sektora transportowego oraz gospodarczego podkreślała również Pani Anna Dąbrowska - Prezes Fundacji CATI, koordynatora Klastra Innowacji Transport, Logistyka, Infrastruktura. Pani Joanna Podgórska (PARP) z

kolei podkreśliła istotę stymulacji innowacyjności i konkurencyjności przedsiębiorstw poprzez Klastry w aspekcie lat 2014-2020.

W trakcie naszej drogi ku innowacjom nie mogliśmy zapomnieć o finansach, podczas ostatniej sesji podsumowane zostały klasyczne i nowatorskie formuły finansowania i inwestowania innowacji w sektorze transportu na lata 2014-2020.

Punktem kulminacyjnym pierwszego dnia konferencji była Gala Finałowa Nagrody Innowacyjności w transporcie 2013, podczas której wyłoniono 15 Ambasadorów Innowacyjności w Transporcie 2013. Galę poprowadził Pan Prof. Adam K. Prokopowicz, natomiast nagrody wręczali: Dr Marcel Rommerts, przedstawiciel Wiceprezydenta Komisji Europejskiej ds. Transportu Siima Kaliasa i Matthiasa Reute Dyrektora Dyrektoriatu Generalnego DG Mobility Komisji Europejskiej, Anna Dabrowska Prezes CATI, oraz Prof. Adam K. Prokopowicz, Przewodniczący Kapituły Konkursu.

Wśród uhonorowanych Nagrodą Innowacyjności w Transporcie i tytułem Ambasador Innowacyjności 2013 znalazły się następujące przedsiębiorstwa i firmy:

- Bamaar sp. z o.o.
- Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów”,
- Laude Smart Intermodal S.A.
- Warszawska Kolej Dojazdowa,
- Zakłady Automatyki Kombud,
- Przedsiębiorstwo Wdrożeniowo-Produkcyjne „Neel” sp z o.o.
- ERS Railways B.V.
- Lotos Asfalt sp. z o.o.
- Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach.
- SSM spółka z o.o.
- Orange Polska.
- Rafał Setlak, Marcin Fice z Politechniki Śląskiej w Gliwicach.
- CallFreedom Sp. z o.o., Instytut Logistyki i Magazynowania.

Ponadto przyznano dwie nagrody specjalne za interdyscyplinarne rozwiązania wspierające innowacyjny rozwój transportu logistyki i infrastruktury spółkom: Elektra za produkt TuffTec (podgrzewane nawierzchnie drogowe) oraz TFF S.A. za wdrożenie oświetlenia LED do zastosowań transportowych, logistycznych i infrastrukturalnych.

Nagrodę Primus Innovatorum 2013 za całokształt działalności związanej z innowacyjnym podejściem do rozwoju transportu i infrastruktury otrzymali: Janusz Piechociński, wicepremier, minister gospodarki oraz Elżbieta Bieńkowska, wicepremier, minister infrastruktury i rozwoju. W szczególności Kapituła doceniła ich wkład w tworzenie nowych struktur administracyjnych promujących innowacyjność w transporcie. Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezydenta RP Olgierd Dziekoński otrzymał nagrodę za wieloletni wkład w rozwój transportu i infrastruktury oraz stworzenie w Kancelarii Prezydenta systemu wsparcia innowacji w tych dziedzinach. Za szczególne, wieloletnie osiągnięcia i wsparcie innowacji transportowych, logistycznych i infrastrukturalnych nagrodą uhonorowani zostali Mieczysław Struk, marszałek woj. pomorskiego oraz Roman Ciepiela, wicemarszałek woj. małopolskiego. Nagrodę otrzymali także prezydenci miast: Rzeszowa – Tadeusz Ferenc, Katowic – Piotr Uszok, Gdyni – Wojciech Szczurek, Gdańska – Paweł Adamowicz. Za wieloletnią działalność oraz

inicjatywy społeczne na rzecz rozwoju transportu wyróżniony nagrodą został Józef Marek Kowalczyk – Prezes Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego oraz Przewodniczący Komitetu Infrastruktury Krajowej Izby Gospodarczej KIG. Za wybitne osiągnięcia i innowacyjność w transporcie, w sektorze prywatnym, w tym wprowadzenie spółki Newag na Giełdę Papierów Wartościowych, nagrodę otrzymał Zbigniew Jakubas.

Kapituła przyznała także międzynarodową nagrodę Primus Innovatorum 2013, której odbiorcą został Port w Nowym Orleanie (USA). To największe centrum transportu intermodalnego w Stanach Zjednoczonych otrzymało nagrodę za szybką i efektywną odbudowę portu zniszczonego w 35 procentach przez huragan Katrina, za innowacje w rozwoju i wsparciu transportu intermodalnego i stworzenie innowacyjnego systemu zarządzania i zespołowego systemu pracy portu, jako wzór dla polskiej administracji i przedsiębiorstw transportowych, logistycznych i infrastrukturalnych.

Laureatami nagrody Primus Innovatorum 2013 zostały także dwie uczelnie wyższe. Akademia Morska w Gdyni otrzymała nagrodę, za jakość i unikalność badań dotyczących transportu intermodalnego, oraz uruchomienie nowego kierunku studiów - Innowacyjna gospodarka a w jego ramach specjalności Innowacyjne systemy transportowe i logistyczne oparte na rozwiązaniach ITS i IT. Akademia Leona Koźmińskiego uhonorowana została Nagrodą Primus Innovatorum 2013 za podjęcie programów nauczania oraz studiów podyplomowych dotyczących zarządzania (w tym logistyki) w wirtualnym środowisku, wprowadzenie zajęć na temat innowacyjności w ramach studiów podyplomowych Logistyka w zarządzaniu, oraz rozwój koncepcji badawczo-edukacyjnego Centrum Innowacji, Transportu, Logistyki i Infrastruktury.

Gala zakończyła się uroczystą kolacją, po której wystąpił bardzo zdolny i utalentowany muzyk jazzowy Edi Sanchez.

Drugi dzień Konferencji rozpoczęła prezentacja Laureatów Nagrody Innowacyjności w Transporcie 2013 i Primus Innovatorum 2013 oraz przyjęcie nowych członków Klastra Innowacji Transport Logistyka infrastruktura, co szczególnie podkreśliło Forum Innowacji Transportowych jako miejsce kształtowania się innowacyjnych i aktywnych działań na rzecz rozwoju w sektorze transportu logistyki i infrastruktury.

Po oficjalnych przedstawieniach, Konferencja przeistoczyła się w forum dyskusyjne kierowane przez Prof. Adama Prokopowicza, zmierzające ku optymalizacji, synergii i efektywności w innowacyjnym zarządzaniu w sektorze transportu. Debata prezentowała innowacyjne rozwiązania za równo w Europie jak i na Świecie, podkreślając również polskie osiągnięcia. Cytując Prof. Adama K. Prokopowicza "Polacy są geniuszami, jeśli chodzi o nowe pomysły i rozwiązania, ale jednocześnie są najbardziej nieefektywnymi innowatorami w Europie. Około 80 procent pomysłów i nowych rozwiązań technicznych i technologicznych w transporcie nigdy nie jest wdrożonych. Wynika to z braku innowacji finansowych zarządczych, planistycznych, prawnych, organizacyjnych, czy ekologicznych..." Mamy nadzieję, że Forum Innowacji Transportowych i prezentowane tam Polskie inicjatywy pozwolą szybko i skutecznie rozwinąć implementację polskiej innowacyjności w sektorze transportu i odmienią oblicze polskich innowatorów.

Kolejne godziny były poświęcone systemom ITS oraz innowacyjności w sektorze rynku motoryzacyjnego i kolejowego. Podczas bez mała 4 godzin debat poświęciliśmy się

innowacyjnym rozwiązaniom technologicznym. Zapoznaliśmy się między innymi z nowoczesnymi technologiami asfaltowymi, prezentowanymi przez firmę Lotos Asfalt, a także z innowacyjnymi rozwiązaniami w nowych samochodach ciężarowych marki DAF Polska. Jednocześnie podkreślaliśmy istotę modyfikacji systemu szkolnictwa kierowców zawodowych w teorii i praktyce, prezentując przez dwa dni konferencji mobilny symulator jazdy samochodem ciężarowym oraz autobusu, jako wzór do naśladowania w systemie podnoszenia kwalifikacji zawodowych kierowców bez narażenia życia i sprzętu. Idąc tropem bezpieczeństwa w branży motoryzacyjnej Firma Sharp Electronics przedstawiła nam ogromną różnicę w systemie oświetleniowym LED zarówno w samochodach ciężarowych i osobowych jak i oznakowaniu drogowym. Ostatnim, ale również bardzo istotnym i ciekawym elementem była dwudniowa prezentacja przez Firmę TFF w pełni elektrycznego samochodu TESLA Roadster, która podkreślała kierunek, w jakim może podążyć rynek motoryzacyjny w najbliższych latach.

Konferencji towarzyszyły również Międzynarodowe Warsztaty Innowacji Transportowych. W dniu 5 grudnia odbyły się Międzynarodowe Warsztaty dotyczące biopaliwa oraz energii odnawialnej, pod hasłem Biometan – Czyste Paliwo dla Transportu, finansowanie i przykłady wdrożeń. Warsztaty zorganizowane przez firmę Convoco były podzielone na dwie sesje. Pierwsza sesja skoncentrowała uwagę uczestników na innowacyjne biopaliwa, energię odnawialną oraz europejskie systemy wsparcia dla energii odnawialnej. Sesja druga prezentowała skuteczne przykłady wdrożeń oraz sposoby odpowiedniego ich finansowania jak również korzyści ekonomicznych.

W drugim dniu konferencji firma PNO Consultants przedstawiła warsztaty dotyczące dotacji brukselskich dla transportu na lata 2014-2020, na których przedstawiono jakie programy dla transportu proponuje Bruksela, zaprezentowano przegląd konkursów, terminy ich ogłoszenia oraz najważniejsze kryteria dla jej beneficjentów. Warsztaty zakończone zostały sesją interaktywną z udziałem uczestników pod tytułem "Poczuj się jak ewaluator projektów brukselskich".

Podsumowując II Forum Innowacji Transportowych, muszę podkreślić, iż była to kwintesencja naszych całorocznych starań o rozwój innowacji w Polsce jak i Europie. Staraliśmy się z największym zaangażowaniem przedstawić Państwu możliwie wszystkie innowacyjne i mamy nadzieję ciekawe projekty, jakie Fundacja CATI oraz członkowie Klastra Innowacji transportowych Transport Logistyka Infrastruktura mieli przyjemność prowadzić. Mamy nadzieję, że ta edycja Forum Innowacji Transportowych była dla Państwa równie inspirująca i atrakcyjna jak dla nas. Liczymy również, że w przyszłym roku spotkamy się w jeszcze szerszym gronie i będziemy mieli możliwość przedstawienia jeszcze większej liczby innowacyjnych rozwiązań w Polsce i Europie. Mamy nadzieję, że tak jak w ubiegłym roku udało się nam zainspirować przedstawicieli biznesu, nauki i administracji publicznej do aktywnego i skutecznego działania na rzecz rozwoju standardów transportu w Polsce, ciągłego doskonalenia siebie, swoich projektów i wdrożeń.

Jako Organizatorzy bardzo wszystkim Dziękujemy za aktywny udział w konferencji, zapraszamy za rok na kolejną edycję. Natomiast wszystkich zainteresowanych rozwojem innowacji w transporcie zapraszamy już dziś do współpracy z CATI i z członkami Klastra Innowacji Transport Logistyka Infrastruktura.

Historia światowego transportu samochodowego

W grudniu ukaże się „Historia światowego transportu samochodowego". Książka Roberta Przybylskiego prezentuje na 96 stronach ponad stuletnie dzieje przewoźników samochodowych: od konnych i parowych początków po zelektronizowane przedsięwzięcia. Autor pokazał także ewolucję podejścia rządów do branży transportu drogowego, zmiany prawa i zmagania z konkurencją. Bogato ilustrowane dzieło ma format A4 i twarde okładki. Unikalna książka jest do nabycia w księgarniach internetowych. Cena detaliczna 59 zł.

Raport z konsultacji społecznych „Polityki morskiej RP

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, umieściło na stronie internetowej podsumowanie konsultacji społecznych dokumentów: "Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020" oraz "Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020".

Zapraszamy do zapoznania się z raportem dostępnym pod linkiem:

https://www.transport.gov.pl/files/0/1796699/Zaczniknr1ZestawienieuwagdoPM2020.pdf

(red.)

Apel o wsparcie Hospicjum dla dzieci

Stowarzyszenie Hospicjum im. św. Wawrzyńca w Gdyni
pomagamy od 1987 roku

Stowarzyszenie Hospicjum im. św. Wawrzyńca w Gdyni od ponad 25 lat otacza opieką nieuleczalnie chorych i ich rodziny. Stale rozszerzamy naszą działalność pomagając odejść w spokoju, bez bólu i osamotnienia tym, dla których nie ma już ratunku.Udało się nam pomóc w cierpieniu już kilkunastu tysiącom naszych, głównie dorosłych, podopiecznych.

Dzisiaj ośmielamy się zabierać Państwu czas, bo chodzi o dzieci. Dzieci dla których ból i cierpienie są chlebem codziennym. Jedyne co można dla nich zrobić to ulżyć im w cierpieniu, pomóc żyć tak długo jak to jest możliwe oraz rozjaśnić ich codzienność miłością i obecnością. Pomoc chorym dzieciom jest sensem czynienia dobra w jego najczystszej postaci. Może to zrozumieć każdy kto ma dzieci i odrobinę empatii.

*Dlatego z potrzeby serca, przy wsparciu kilkunastu tysięcy Pomorzan i naszego samorządu kończymy budowę, pierwszego w regionie i jednego z pierwszych w kraju, **Domu Hospicyjnego** dla Dzieci. Oprócz kolorowych pokoi dla dzieci znajdą się w nim m.in. świat wody z hydroterapią, świat filmu z salą kinową, pokoje terapii zajęciowej, pokój muzykoterapii, pokoje dla rodziców i rodzeństwa, pokój pożegnań, ogród zimowy, ogród z placem zabaw, dzienny ośrodek pobytu. By móc go otworzyć konieczne jest jego wyposażenie w specjalistyczny i bardzo kosztowny sprzęt medyczny, łóżka rehabilitacyjne, meble, sprzęt rehabilitacyjny. Potrzebujemy na to ponad 4 miliony złotych. Wciąż poszukujemy instytucji i ludzi, którzy zechcą nam pomóc w dowolnej, dogodnej dla siebie formie poprzez: **wsparcie finansowe, wyposażenie jednego z pomieszczeń, bądź partycypację w kosztach jego wyposażenia**. Cieszyć nas będzie każda, nawet najskromniejsza pomoc, bo wiemy dobrze, że krople tworzą morze. Nie traćmy więc czasu, by zdążyć z pomocą. Zapraszamy na naszą stronę internetową www.hospicjum.gdynia.pl, by obejrzeć budynek i jego wnętrze.*

Z nadzieją, że pomoc najmłodszym i najsłabszym przyniesie Państwu wiele satysfakcji.

Pozostaję z szacunkiem
Dyrektor Grzegorz Miloch

Stowarzyszenie Hospicjum im. św. Wawrzyńca, ul. Dickmana 6, 81-109 Gdynia
Organizacja Pożytku Publicznego **KRS 0000044542**
Konto: PEKAO S. A. II O/Gdynia 75 1240 3510 1111 0000 4318 2794
tel/fax: 58 665 66 55 www.hospicjum.gdynia.pl