BIULETYN

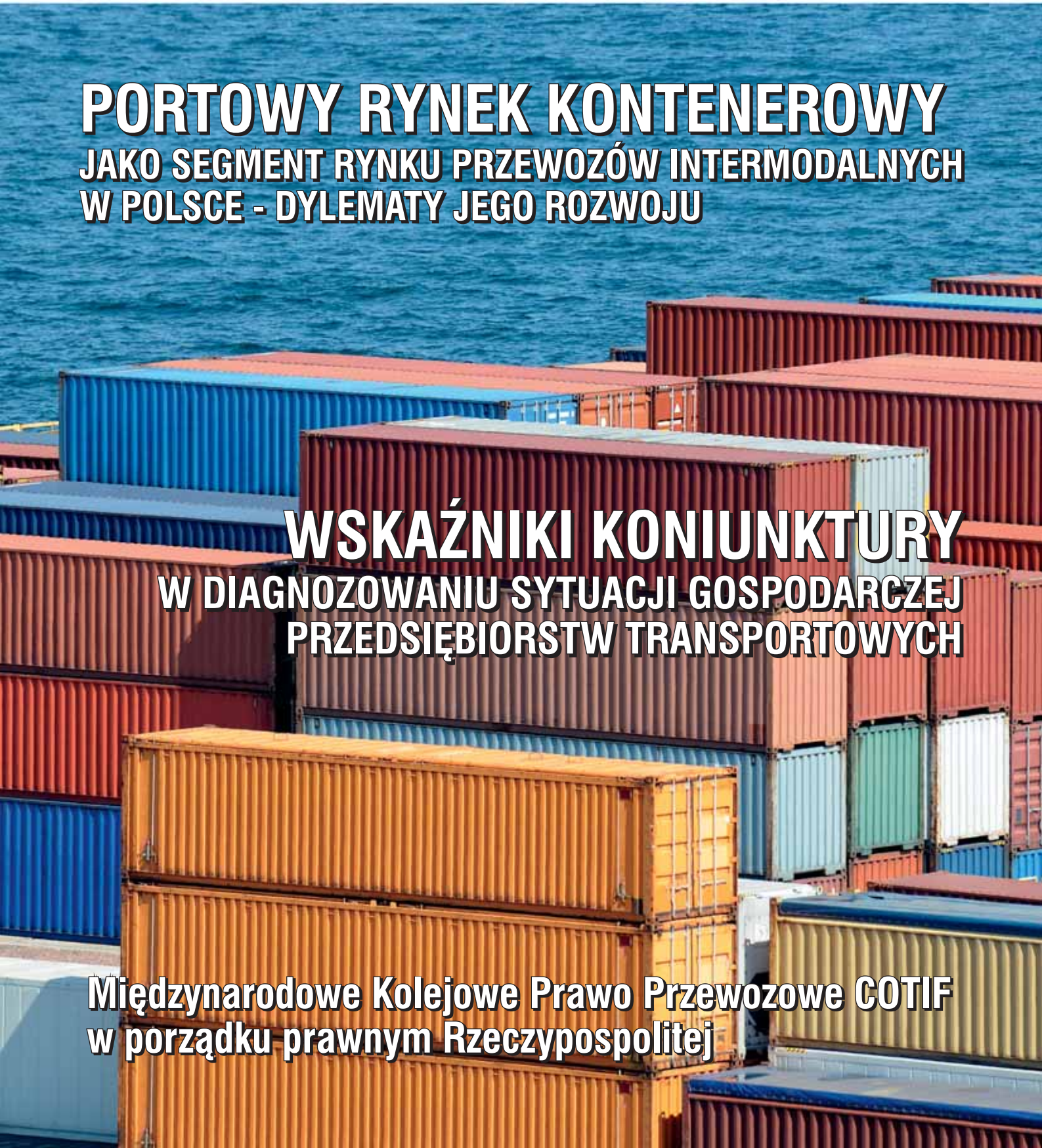
POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI

POLSKA IZBA SPEDYCJI LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

WRZESIEŃ/PAŹDZIERNIK
09-10/13

ISSN 1898-0244

e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl



PORTOWY RYNEK KONTENEROWY
JAKO SEGMENT RYNKU PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE - DYLEMATY JEGO ROZWOJU

WSKAŹNIKI KONIUNKTURY
W DIAGNOZOWANIU SYTUACJI GOSPODARCZEJ PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

Międzynarodowe Kolejowe Prawo Przewozowe COTIF w porządku prawnym Rzeczypospolitej

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2013/2014

Walne Zgromadzenie PISiL	Hotel Bulwar	30.05.2014, Toruń
Kongres Spedytorów 2014	Hotel Bulwar	29.05.2014, Toruń
Konferencja Noworoczna 2014	Hotel Polonia Palace	16.01.2014, Warszawa
Konferencja Noworoczna 2014	Tawerna Orłowska	6.12.2013, Gdynia
Przewóz morski towarów niebezpiecznych – Kodeks IMDG	Siedziba PISiL	4.12.2013, Gdynia
ADR dla spedytorów czyli jak zorganizować bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	Siedziba PISiL	3.12.2013, Gdynia
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	14-19.10.2013, egzamin 15.11.2013
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Siedziba PISiL	7-12 i 21-26.10.2013, egzamin 15.11.2013
Powtórka z j.angielskiego	Siedziba PISiL	
Zwyczajne Walne Zgromadzenie PISiL	Hotel Bulwar	15 maj 2013, Toruń
Kongres Spedytorów	Hotel Bulwar	14 maj 2013, Toruń
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	11-16.03.2013, egzamin 12.04.2013 (Gdynia/Sopot)
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Siedziba PISiL	4-9.03.2013 i 18-23.03.2013, egzamin. 12.04.2013 (Gdynia/Sopot)
Powtórka z j.angielskiego	Siedziba PISiL	
„Zmiany w ustawie VAT w 2013 roku", 1.03.2013, Gdynia	Siedziba PISiL	1.03.2013, Gdynia
„Przepisy z zakresu cen transferowych w oparciu o ustawodawstwo polskie oraz o zbiór przepisów OECD, najistotniejsze zagadnienia podatkowe z zakresu transakcji dokonywanych przez podmioty powiązane oraz wytyczne Ministra Finansów dla kontroli UKS na rok 2013 – z uwzględnieniem branży TSL"	Siedziba PISiL	17.01.2013, Gdynia
Konferencja noworoczna PISiL - „Polityka Unii Europejskiej wobec branży TSL w Europie- dziś i jutro"	Hotel Polonia Palace	10.01.2013, Warszawa

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

SPIS TREŚCI

WRZESIEŃ/PAŹDZIERNIK 2013

PORTOWY RYNEK KONTENEROWY

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce – jego dynamika i cechy (AG) 2

Uwarunkowania techniczne i ekonomiczne rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce - aspekty podażowe rynku (AG) 4

Portowy rynek obrotów kontenerowych w Polsce na tle rynku kolejowych przewozów kontenerowych (AG) 7

Proportowa orientacja bałtycka a rozwój polskiego rynku przewozów intermodalnych (AG) 8

Podsumowanie oraz uwagi końcowe i wnioski (AG) 10

WSKAŹNIKI KONIUNKTURY

Znaczenie badań aktywności gospodarczej przedsiębiorstw na podstawie metody testu koniunktury (RR) 12

Zakres przedmiotowy i metodyka badań koniunktury w transporcie na poziomie diagnostycznym (RR) 13

Tendencje zmian bieżących wskaźników koniunktury w transporcie (RR) 14

SPEDYCJA I TRANSPORT KOLEJOWY

Międzynarodowe Kolejowe Prawo Przewozowe COTIF w porządku prawnym Rzeczypospolitej (J.G.) 16

FIATA / CLECAT / EUROINFORMACJE

Grupa robocza transportu drogowego FIATA - Zagrzeb 13-14 września 2013. (W.M.) 25

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISiL

Posiedzenie Rady PISiL (E.S.) 26

W Poznaniu powstaje kolejny Terminal Intermodalny (MW) 27

Patronat i uczestnictwo Pisil w Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 2013 (MW) 28

Międzynarodowe Targi Branżowe Trans Poland 2013, Warszawa, 26-28.11.2013 ..... okładka 2

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 I OGŁOSZENIA

CargoPolisa.pl – ubezpieczenia Cargo on-line (Donoria Sp. z o.o.) 30

Regularne linie Polska-Norwegia z kompleksową obsługą celną w ramach serwisu drobnicowego (Enterprise Logistics Sp. z o.o.S.K.A.) ..... (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 34116022020000000061904525
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.*"

Portowy rynek kontenerowy jako segment rynku przewozów intermodalnych w Polsce – dylematy jego rozwoju

1. Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce – jego dynamika i cechy

Przewozy intermodalne to technologicznie wydajna, proekologiczna i efektywna forma przemieszczania jednostek ładunkowych. Ich rozwój sprzyja tworzeniu podstaw interoperacyjności – głównie w układzie kolejowych systemów transportowych w UE, wspomagając również wdrażanie standardów komodalności w transporcie.[1] Z tego też między innymi powodu w ramach realizowanej od ponad 22 lat polityki zrównoważonego rozwoju transportu w UE, ta forma przewozów jest silnie promowana i wspomagana. Przejawem jej wsparcia było ustanowienie już w 1997 r. specjalnego program PACT adresowanego do operatorów i przewoźników rozwijających przewozy w transporcie kombinowanym, który postrzegany jest jako węższa, ale bardziej precyzyjnie określona w kategoriach zasięgu i odległości przewozów i w konsekwencji, co tutaj bardzo istotne, lepiej dostosowana do ustalonej wcześniej strategii UE formuła (odmiana) transportu intermodalnego.[2] Po wygaśnięciu programu PACT, kontynuując tę formę wsparcia dla rozwoju transportu kombinowanego, ustalono w kolejnych perspektywach finansowych jego rozszerzoną odmianę w postaci programów Marco Polo I i II.

Komisja Europejska (KE) optymistycznie ocenia, iż 1 € wydatkowane z programu Marco Polo II na nowo uruchamiane projekty intermodalne, generuje przeciętnie efekty w wysokości 6 €. Efekty te wyrażają się głównie w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w transporcie oraz możliwości pozyskania szeregu innych korzyści o charakterze pośrednim, takich jak: wzrost bezpieczeństwa i niezawodności przewozów, oszczędności zużycia zasobów w ramach makrosystemu logistycznego, uproszczenia procedur odpraw, skrócenia czasu dostaw i obniżki szeroko rozumianych kosztów logistycznych w układzie łańcucha dostaw. Skala oczekiwanych korzyści - tak bezpośrednich, jak i pośrednich z rozwoju transportu kombinowanego, które ująć można w formie łańcucha wartości dodanej, jaką generują poszczególne fazy intermodalnego logistycznego łańcucha dostaw sprawia, iż KE dopuszcza w tym przypadku także możliwość udzielania pomocy finansowej przez same kraje członkowskie na przedsięwzięcia z zakresu wspierania rozwoju tej formy przewozów. Wiele państw kierując się kryterium efektów makroekonomicznych od dawna korzysta z tej możliwości, uruchamiając dla przewoźników i operatorów działających w tym segmencie przewozów dedykowane publiczne środki pomocowe. W rezultacie tego udział transportu intermodalnego w przewozach ogółem, a w szczególności w przewozach kolejowych jest tam znacznie wyższy, niż w tych krajach, które tej formy pomocy nie stosują.

Polska zalicza się do tej drugiej grupy krajów i skutki tego są widoczne tak w sferze materialno-technicznej transportu intermodalnego, jak również w układzie rynku przewozów kombinowanych. Jako kraj posiadający jeden z największych rynków kolejowych w Europie, który stanowi pod względem realizowanej pracy przewozowej ponad 1/8 rynku kolejowego UE, zajmując jednocześnie drugie miejsce pod względem wolumenu przewozów i liczby licencjonowanych przewoźników kolejowych, Polska plasuje się dopiero na siódmym miejscu w rynku przewozów intermodalnych UE w kategoriach wykonanej pracy przewozowej.[3] Pomimo tego, że w latach 2007 - 2012 r. praca przewozowa wykonana przez przewoźników oferujących usługi intermodalne rosła średniorocznie o 13,1%., to udział Polski w rynku przewozów intermodalnych UE w jednostkach pracy przewozowej wyniósł zaledwie 3,29% w 2012 r.[4] Wyprzedzają nas nie tylko takie kraje jak Francja i Niemcy z udziałami odpowiednio 11,3 oraz 48% w tym rynku, ale również Włochy, Hiszpania, Wielka Brytania, Austria i Szwecja.

Znamiennym faktem jest także to, że o ile w krajach o największym stopniu rozwoju przewozów kontenerowych stanowią one 30 - 40% ogólnego kolejowego rynku przewozowego, to w Polsce w 2012 r. ich udział nie przekroczył nawet poziomu 7 % mierząc go w jednostkach pracy przewozowej. Według zaś liczby przemieszczonych jednostek intermodalnych Polska zajmuje dopiero dziewiąte miejsce w UE, przy czym ich liczba jest prawie 11-krotnie niższa niż w Niemczech. Dysproporcje istniejące w tym zakresie między Polską a krajami UE o dobrze rozwiniętym rynku przewozów intermodalnych są więc znaczne i wynikają z wielu względów, a w tym głównie z charakteru polskiej gospodarki – jej miejsca w międzynarodowym podziale pracy (zaledwie 1,1 %), a także specyfiki szeroko postrzeganego krajowego systemu logistycznego, a w jego ramach polskiego rynku towarowego (handel zagraniczny - jego struktura podmio-

1 Economic Commission for Europe: Terminology on combined transport (prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva 2001

2 Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States.

3 *Competition Report 2013.* DB Mobility Networks Logistics. Berlin 2013

4 A.T. Kearney, *Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2 2013*. Departament Regulacji Rynku Kolejowego. UTK, Warszawa, lipiec 2013.

towa, rodzajowa i kierunkowa) i rynku transportowego.

Jedną z cech tego rynku jest bardzo niski udział kolejowych przewozów intermodalnych w łącznych przewozach rzeczy w Polsce. W 2012 r. wynosił on zaledwie 0,34 %, a wraz z przewozami transportem samochodowym nie przekracza 1%. W polskim rynku kolejowym w 2012 r. przewozy te stanowiły natomiast tylko 3,48% łącznego wolumenu przemieszczonej masy towarowej (w 2011 r. było to 2,37%) oraz 6,21% wielkości wykonanej pracy przewozowej.(w 2011 r. - 4,53%).[5] Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011-2012 – ich wielkość, strukturę i dynamikę, prezentuje poniższe zestawienie (tab. 1).

Tab.1. Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w latach 2011 – 2012 – jego wielkość i dynamika

Lp.	Przewozy intermodalne	Jednostki	2011 r.	2012 r.	Wzrost (w %)
1.	Masa towarowa (w tys.)	tony	5.906,2	8055,8	36,4
2.	Wykonana praca przewozowa (w tys.)	tono-km	2447102,3	3044869,1	24,4
3.	Przewozy jednostek intermodalnych	sztuki	488.909	644.569	31,8
4.	Przewozy kontenerów	TEU	789.484	1.046.982	31,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013. analizy@utk.gov.pl (21.07.2013)

Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce wskazuje, iż na przestrzeni ostatnich dwu lat cechował się on relatywnie wysoką dynamiką rozwoju. Wzrastająca wielkość masy towarowej przemieszczanej transportem intermodalnym, a w tym przewiezionych jednostek intermodalnych i kontenerów (TEU), przy rosnącej w mniejszym tempie pracy przewozowej (tab. 1), wskazują jednoznacznie, że:

1/ istnieje nadal znaczny potencjał wzrostu tego segmentu rynku transportowego, co wynika:
   - z jednej strony z możliwości dalszego zwiększania stopnia konteneryzacji w Polsce (kształtuje się on poniżej średniej UE),
   - a drugiej, istniejących możliwości wzrostu udziału transportu kolejowego w przewozach kontenerów w Polsce – głównie kosztem transportu samochodowego,
2/ maleje transportochłonność tej działalności produkcyjnej, jako skutek postępujących stopniowo procesów racjonalizacji przewozów - lepsze wykorzystanie pojemności kontenerów, konsolidacja dostaw w określonych relacjach, itp. oraz rozwoju bardziej efektywnych form współpracy firm działających w ramach intermodalnego, zbudowanego na bazie logistycznej łańcucha dostaw.

Tendencja ta wynikać może również z:

1/ postępującej koncentracji strumieni przewozu kontenerów tak w imporcie, jak i eksporcie z głównych lądowych kontenerowych terminali kolejowych w Polsce (region Poznania, dolnośląski, śląski oraz łódzko-warszawki) w relacjach z Niemcami i krajami Beneluksu – krótsze odcinki przewozu w Polsce oraz
2/ wzrostu udziału transportu drogowego w przewozach kontenerów do- i z kolejowych suchych portów, co ułatwia formowanie pełnych zestawów pociągów blokowych.

Charakteryzując rynek kolejowych przewozów kontenerowych w Polsce w dwu ostatnich latach w układzie kwartalnym, wskazać należy także na widoczne wyraźnie w tym obszarze zjawisko malejącej dynamika tych przewozów w kolejnych kwartałach 2012 r. w relacji do odpowiednich kwartałów 2011 r. Tendencja o takim charakterze utrzymywała się również w I kwartale 2013 r (por. tab.2).

Tab. 2. Dynamika kolejowych przewozów intermodalnych w % w ujęciu kwartalnym 2012/2011 oraz 2013/2012 (I kwartał)

Lp.	Przewozy intermodalne Mierniki i jednostki miary	2012/11 I kw. (w %)	2012/11 II kw. (w %)	2012/11 III kw. (w %)	2012/11 IV w. (w %)	2013/12 I kw. (w %)
1.	Masa towarowa (w tys. ton)	58,19	50,21	25,83	20,38	8,63
2.	Praca przewozowa (tys. tkm)	39,04	38,70	12,76	12,73	3,33
3.	Jednostki intermodalne	57,93	45,39	20,97	13,77	6,12
4.	Kontenery (TEU)	54,75	45,03	22,44	12,10	6,12

Źródło: Opracowano na podstawie Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013. analizy@utk.gov.pl (15.07.2013)

5 Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013. analizy@utk.gov.pl [17.07.2013]

Malejące tempo wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych na rynku polskim, widoczne we wszystkich kategoriach mierników, wskazuje:

- z jednej strony na stopniowe wyczerpywanie się prostych rezerw tkwiących w obecnie funkcjonującym systemie przewozów i mechanizmie jego promocji,
- a z drugiej na dostrzegalny spadek popytu efektywnego w tym segmencie rynku transportowego, będący skutkiem wyraźnego spowolnienia wzrostu gospodarczego Polski i strefy Euro. Ten segment rynku szczególnie silnie odczuwa bowiem wszelkie wahania koniunktury gospodarczej dokonujące się na rynkach towarowych i rynkach sektora TSL.

Jedną z przyczyn takiego stanu rynku, na co wskazywał już raport UTK z 2012 r., jest utrzymujący się nadal relatywnie niski udział przewozów intermodalnych w relacjach wewnątrzkrajowych w łącznym wolumenie masy towarowej przemieszczanej koleją w Polsce. Utrzymuje się on niezmiennie w ostatnich 3 latach na poziomie kilku procent, podczas gdy średnia europejska kształtowała się na poziomie kilkunastu procent.[6] W 2012 r. przewozy intermodalne realizowane wewnątrz kraju, mierzone wykonaną pracą przewozową, wzrosły nieznacznie i wyniosły 23,5 % w łącznym polskim rynku kolejowych przewozów intermodalnych (w 2011 r. było to tylko 20,5%). W rezultacie tego w minionym roku wzrósł także udział kolejowych przewozów kontenerów przez polskie porty morskie.

Analizując polski rynek przewozów intermodalnych, w pewnym uproszczeniu można zatem powiedzieć, że obsługuje on strumienie masy towarowej przemieszczanej w kontenerach głównie w relacjach międzynarodowych. Przewozy kontenerowe międzynarodowe w kolejowym transporcie intermodalnym w Polsce mierzone w jednostkach wykonanej pracy przewozowej przekroczyły w 2012 r. poziom 76%.[7] W połowie 2013 r. już ponad 77% kontenerów transportowanych w Polsce przekracza granice kraju, a do najczęstszych miejsc docelowych zaliczyć należy Niemcy, Holandię, Czechy, Białoruś, Litwę i Wielką Brytanię.[8] Ta forma przewozów, realizowana przede wszystkim w układach globalnych logistycznych łańcuchów i sieci dostaw, opierająca się na rozwiązaniach, które łączą transport morski z drogowym i kolejowym w Polsce, odbywa się więc aż w ponad ¾ transportem lądowym, a jedynie w 1/4 morskim, co potwierdza wyżej sformułowaną tezę. Polską specyfikę przewozów intermodalnych podkreśla również fakt, iż w relacjach lądowych realizowane są one bez mała w 80 % transportem drogowym, a tylko w 20 % transportem kolejowym, co w istocie podważa generalne założenia koncepcji rozwoju transportu intermodalnego w formule typowej dla UE, tj. transportu kombinowanego.[9]

Specyfika polskiego rynku transportu intermodalnego wyraża się również w tym, iż przewozy intermodalne odbywają się głównie przy wykorzystaniu kontenerów, których udział w ogólnej liczbie przemieszczonych jednostek intermodalnych wynosi ponad 97 %. Przy realizacji przewozów intermodalnych w 2012 r. obsługiwano przeciętnie miesięcznie w segmencie transportu kolejowego 87.248 TEU. Przewozy 40" kontenerów (FEU) stanowiły w ich ogólnej liczbie (2011 r) 59 % , 20" - 33,47% i 30" - 5,76%.[10] Jednostka FEU jest więc zdecydowanie najpopularniejszą jednostką kontenerową i to zarówno w transporcie krajowym, jak i zagranicznym. Natomiast przewozy innych jednostek intermodalnych, a w tym tzw. platformowe całych zestawów samochodowych, ciągników siodłowych z naczepami (także z udziałem kierowcy), itp. występowały niestety sporadycznie. Jest to skutek braku specjalistycznego taboru oraz nieprzystosowania do tego rodzaju przewozów infrastruktury punktowej (przeładunkowej) - terminali intermodalnych. W efekcie oznacza to, że polskie terminale intermodalne to głównie obiekty przystosowane do obsługi kontenerów, czyli faktycznie kolejowe terminale kontenerowe.

2. Uwarunkowania techniczne i ekonomiczne rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce - aspekty podażowe rynku

Kolejowy transport kontenerowy, bo taki polski intermodal w segmencie przewozów kolejowych ma charakter, realizowane są w układzie dwu rodzajów rynków transportowych, które wzajemnie się warunkują. Są to:

1/ rynek usług sieciowych, do którego zasady i warunki dostępu określa:
   a/ bezpośrednio podmiot zarządzający siecią infrastruktury kolejowej, tj. PLK S.A., będący jednocześnie w warunkach polskich praktycznie jedynym dostawcą usług sieciowych oraz
   b/ posrednio nadzorujący i kontrolujący zarządcę sieci regulator rynku, tj. UTK,
2/ rynek usług przewozowych, na którym funkcjonują licencjonowani przewoźnicy kolejowi, będący nabywcami usług sieciowych, czyli bezposrednimi użytkownikami sieci kolejowej, którzy uzyskali dostęp do wykonywania zawodu i do rynku od regulatora.

Pierwszy z tych rynków jest typem rynku monopolistycznego, o cechach tzw. Monopolu naturalnego, a drugi z kolei to typ tzw. konkurencyjnego oligopolu. W tym ostatnim przypadku nie można oczywiście pominąć faktu, iż część przewoźników kolejowych (np. Lotos Kolej) wykonuje przewozy kontenerów na wyłączne zlecenie operatorów intermodalnych (np. PCC Intermodal), którzy organizują tylko transport jednostek intermodalnych i zazwyczaj inwestują w terminale intermodalne, stając się ich właścicielami lub dzierżawcami. W takim wielopodmiotowym, złożonym i co więcej nierównym układzie sił rynkowych,

6 Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych. UTK. Departament Regulacji Rynku Kolejowego. Warszawa, maj 2012 oraz A. S. Grzelakowski, Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania. „Logistyka". Nr 5/2012, płyta CD 2.

7 A.T. Kearney, Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2 2013. Op.cit. oraz Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013.

8 A.T. Kearney, Kolejowe przewozy towarowe w Polsce…, op.cit

9 Grzelakowski A. S., *Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania.* Op.cit.

10 Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013. Op.cit.

wynikających praktycznie z funkcjonowania w tym obszarze transportu aż trzech rodzajów rynków - szczególną rolę odgrywa regulator rynków kolejowych, czyli UTK. Musi on tworzyć podstawy do wdrażania nie tylko równowagi sił miedzy podmiotami działającymi na obu podstawowych rodzajach rynków, ale także kreować ład regulacyjny w tym układzie, sprzyjający efektywnemu i sprawnemu rozwojowi przewozów intermodalnych. Jak trudne jest to zadanie świadczy przykład Polski.

Na rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce działało w ostatnich latach przeciętnie ośmiu przewoźników. Ich pozycję rynkową w latach 2011-2012 prezentuje tab. 3.

Tab. 3. Udział przewoźników w przewozach intermodalnych w latach 2011-2012 wg wielkości przemieszczonej masy towarowej i wykonanej pracy przewozowej

Przewoźnik	2012*	2011*	2012^	2011^
CTL	3,68%	1,70%	4,00%	2,95%
DB Schenker	3,69%	0,21%	7,22%	0,49%
PKP Cargo	71,54%	73,28%	64,69%	70,64%
PKP LHS	1,54%	2,20%	1,61%	2,46%
Lotos Kolej	17,53%	21,42%	20,44%	21,31%
Rail Polska	1,15%	0,00%	0,99%	0,00%
Majkoltrans	0,35%	0,00%	0,45%	0,00%
STK Wrocław	0,52%	1,19%	0,60%	2,16%

Legenda: ^ - udział przewoźników w wolumenie masy towarowej w transporcie intermodalnym,
* - Udział przewoźników w przewozach intermodalnych wg pracy przewozowej

.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013. analizy@utk.gov.pl [21.07.2013]

Dominującą pozycję na rynku przewozów intermodalnych – tak pod względem wielkości masy towarowej, jak i wykonanej pracy przewozowej – posiada PKP Cargo. Udziały tej spółki w tym rynku sukcesywnie jednak maleją. Przejmują je stopniowo jej konkurencji, tj. głównie Lotos Kolej, CTL Logistics oraz dynamicznie rozwijająca się DB Schenker. Łącznie ci czterej przewoźnicy partycypowali w 2012 r. w kolejowym rynku intermodalnym w 96,44 % (w jednostkach pracy przewozowej). Po pierwszym kwartale 2013 r. udziały PKP Cargo w polskim rynku ponownie znacznie spadły – i to aż o 8,3%. Poważne straty odnotowała również spółka kolejowa Lotos Kolej (- 4,8%). Ponad trzykrotnie wzrosły natomiast udziały: DB Schenker (do prawie 12 %) oraz CTL (do ok. 6 %). W efekcie tych zmian, udział czterech wiodących przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w Polsce w jednostkach pracy przewozowej zmniejszył się nieznacznie w połowie br. (o 2,5 %). Pod względem wielkości przewiezionej masy towarowej ich udział wynosi aż 94,8 %, z nadal jednak 59 % udziałem PKP Cargo.

Dla porównania w UE (wraz z Norwegią, Szwajcaria i Turcją) prawie 95 % wszystkich jednostek intermodalnych przewiozło 135 licencjonowanych przewoźników i operatorów działających w tych krajach w segmencie przewozów intermodalnych.[11] Uruchamiają oni łącznie ponad 304 tys. pociągów intermodalnych, a 40 % przewozów realizowane jest w relacjach międzynarodowych. Wśród 126 istniejących relacji przewozowych między tymi krajami na 20 z nich (15,9%) przemieszczono aż 78 % łącznej liczby jednostek intermodalnych. Dwie z nich dotyczą Polski; są to relacje: Polska – Niemcy i Polska – kraje WNP.[12] Potwierdza to silną dominację relacji wschód - zachód na polskim.rynku kolejowych przewozów intermodalnych.

Funkcjonujący na polskim rynku intermodalnym przewoźnicy kolejowi uruchamiają tygodniowo obecnie prawie 300 pociągów. Biorąc pod uwagę posiadany potencjał przewozowy, deklarują jednakże możliwość wyekspediowania przeciętnie w skali tygodnia aż 1950 składów, a więc prawie 7 razy więcej.[13] Te ambitne zamierzenia abstrahują jednakże od istniejących w Polsce i powszechnie znanych barier systemowych.[14] Podstawowe z nich dotyczą obszaru infrastruktury kole-

[11] Report on Combined Transport in Europe 2012. UIC 2012.

[12] J. Pieriegud, Kolejowy intermodal w Polsce na tle Europy Zachodniej i Wschodniej. „Kurier Kolejowy". Nr 6/2013.

[13] R. Wilgusiak, *Ulgi w kontenerach*. „Kurier Kolejowy". Nr 6/2013.

[14] *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych*. UTK. Departament Regulacji Rynku Kolejowego. Warszawa, maj 2012.

jowej – tak punktowej, jak i liniowej oraz eksploatowanego taboru. W tym ostatnim przypadku negatywnie na efektywność przewozów wpływa nie tylko wysoki średni wiek wagonu - platformy, wynoszący obecnie 27,6 lat, ale także fakt, iż w przypadku starszych konstrukcji nie można przewieźć jednocześnie dwóch kontenerów 40" (FEU), które są najczęściej wykorzystywaną jednostką kontenerową, lecz jedynie jeden kontener FEU wraz z dodatkowym 20" (TEU).[15] Wyzwaniem dla kolejowych przewozów kontenerowych w Polsce jest także niższe zaawansowanie technologiczne transportu kolejowego w porównaniu do drogowego; w tym pierwszym nie ma bowiem jeszcze w pełnym zakresie możliwości śledzenia przesyłek w czasie rzeczywistym – a to już jest poważna bariera logistyczna, ograniczająca konkurencyjność przewoźników kolejowych.

Bariery natury technicznej leżą również po stronie infrastruktury kolejowej. Zły stan infrastruktury kolejowej i jej trwające (konieczne jednak) remonty i prace modernizacyjne, bezpośrednio wpływają na wydłużenie czasu trwania podróży lądowej. Średnia prędkość handlowa pociągów kontenerowych w 2013 r. kształtuje się w Polsce w granicach 26-28 km/h. Jest ona zatem o połowę niższa niż w innych krajach UE (we Francji wynosi ponad 60 km/h).[16] Wskutek ograniczeń przepustowości sieci infrastruktury kolejowej, wynikającej też m.in. ze złej organizacji zamknięć torowych i systemu przekazywania o tym informacji przewoźnikom, jak również istnienia licznych „wąskich gardeł" - głównie w obrębie Śląska (województwo śląskie i dolnośląskie generuje ponad 58% masy towarowej nadanej do transportu w Polsce), występują ponadto częste opóźnienia pociągów towarowych. Punktualność przewozów w Polsce kształtuje się w konsekwencji tego na poziomie 50 % wymaganej (kontraktowej), a średni czas opóźnień pociągów towarowych w relacjach międzynarodowych wynosi ponad 4 godz., przekraczając wszelkie normy europejskie (UE).[17]

Ten wydłużany czas przewozu kontenerów jest spowodowany także przez liczne kontrole, które powinny zostać wkrótce uregulowane dzięki wprowadzeniu formuły *single window*. Wskutek tego rośnie tzw. *transit time*, co generując dodatkowe wysokie koszty logistyczne – i to nie tylko dla:

1/ załadowców, ale również dla samych
2/ przewoźników - mniejsza liczba cykli produkcyjnych, gorsze wykorzystanie potencjału przewozowego, spadek przychodów, obniżenie konkurencyjności, itp., jak też
3/ zarządcy sieci - mniejsza liczba użytkowników, nieefektywne wykorzystanie istniejącej przepustowosci infrastruktury kolejowej, która jest dobrem rzadkim, obniżone przychody oraz
4/ pozostałych uczestników lądowo-morskiego intermodalnego łańcucha dostaw (spedytorzy, operatorzy – w tym terminali, przewoźnicy drogowi, itp.).

Ma to także swoje daleko idące reperkusje dla operatorów polskich terminali kontenerowych, którzy tracą poprzez wydłużony *transit time* posiadane przewagi konkurencyjne i znaczną częśc wartości dodanej możliwej do uzyskania w warunkach sprawnego, efektywnego funkcjonowania łańcucha dostaw w relacjach lądowo-morskich.

Kolejny problem, który rozwiązywany jest przez samych operatorów intermodalnych, korzystających ze znacznego wsparcia finansowego przyznanego Polsce z UE, dotyczy kolejowych terminali kontenerowych, tzw. suchych portów. Jest ich w Polsce 24. Jeśli do tej liczby wliczy się także większe wielofunkcyjne kolejowe węzły przeładunkowe kontenerów i stacje, można przyjąć, że w Polsce aktualnie funkcjonuje 38 terminali lądowych tego typu. Rozmieszczone są one jednak asymetrycznie na mapie gospodarczej i transportowej kraju.

Największa ich sieć znajduje się obecnie w strefie portowej, w tym głównie w portach Gdyni i Gdańska; obsługują one łącznie ponad 1/3 polskich przewozów intermodalnych. W pasie środkowej Polski, tj. w: Warszawie, Pruszkowie, Mławie, Małaszewiczach, Kutnie, Łodzi, Piotrkowie Tryb., w pobliżu Poznania (Gądki, Kobylnica, Garbary) i we Włocławku terminale kontenerowe koncentrują również ponad 1/3 obrotu jednostek intermodalnych. Analogicznie kształtuje się udział terminali intermodalnych usytuowanych w południowej części kraju, tj. na Górnym Śląsku (Sławków, Gliwice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza - 21%) i Dolnym Śląsku (Kąty Wrocławskie, Wrocław, Brzeg Dolny – 8%), w Krakowie - Krzesławicach oraz na granicy wschodniej (Medyka - Żurowica). Znaczny niedobór tego typu obiektów występuje zatem jedynie na granicy wschodniej.

Oprócz kwestii dotyczących liczby istniejących terminali i ich gęstości (nasycenia na jednostkę powierzchni kraju), ważnym kryterium oceny tych węzłowych elementów infrastruktury punktowej systemu przewozów intermodalnych w Polsce w aspekcie sprawności funkcjonowania tego segmentu rynku, są również ich parametry techniczno-eksploatacyjne. Wiele z nich nie spełnia bowiem standardów wymaganych dla terminali intermodalnych funkcjonujących w takich krajach jak Niemcy, Austria, czy Włochy. Dotyczy to głównie pojemności placów składowych (standard to 1500 i więcej TEU) i magazynów wraz z ich zapleczem, braku stacjonarnych urządzeń, a w tym suwnic i bocznic kolejowych odpowiadających wymogom AGTC oraz długości grup torowych (600-750 m), która to jest powszechnie uważana za krytyczny element ich efektywności eksploatacyjnej, decydujący o możliwości jednorazowej obsługi całego składu pociągu intermodalnego. Nie bez znaczenia, co podkreślał już raport UTK z 2012 r., pozostaje też ich stan techniczny, na co składa się zazwyczaj niska jakość nawierzchni płyt terminali i placów składowych, sprzętu przeładunkowego oraz dróg dojazdowych.

Jedynie w przypadku budowy nowych terminali tego typu, układy torowe oraz rosnąca przeciętna pojemność placu składowego stają się już standardem europejskim, co jest pozytywnym sygnałem zmian dokonujących się w tym zakresie w kraju. Nadal jednak poważnym mankamentem ograniczającym wzrost wolumenu kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, a w tym w relacji z portowymi terminalami kontenerowymi w Gdyni i Gdańsku, jest brak wystarczającej liczby krajowych i regionalnych centrów logistycznych. Powoduje to znaczne rozproszenie potoku transportowanych ładunków i w konsekwencji, utrudniając uruchamianie stałych połączeń całopociągowych, ogranicza możliwości ich pozyskania przez operatorów kolejowych. Obniżone zatem parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury tak liniowej, jak i punktowej zaliczanej do układu AGTC i infrastruktury jej towarzyszącej, tj. AGC oraz brak specjalistycznego wyposażenia terminali kontenerowych - wiele obiektów cechuje niska

[15] A.T. Kearney, Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2 2013. Departament Regulacji Rynku Kolejowego.
[16] Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013
[17] Ibidem

jakość, są jedną z barier ograniczających nie tylko możliwości wzrostu przewozów kontenerów transportem kolejowym, ale również ich efektywność logistyczną, mierzoną w kategoriach czasu i kosztów. Skutki te odczuwają również operatorzy portowych terminali kontenerowych i przewoźnicy żeglugowi obsługujący te punkty węzłowe transportu intermodalnego w Polsce i zarazem ogniwa lądowo-morskiego łańcucha dostaw.

Kolejną barierą - natury jednak już ekonomicznej - ograniczającą rozwój przewozów kontenerowych w Polsce, jak wskazują na to liczne raporty (w tym UTK), są wysokie opłaty za dostęp do sieci kolejowej. Stawki te należą do najwyższych w Europie, Są one np. dwukrotnie wyższe niż w Niemczech, stanowiąc średnio 30-33 % łącznych kosztów operacyjnych przewoźników.[18] Wraz z bardzo wysokimi kosztami zakupu energii (PKP Energetyka), te dwie kategorie kosztów urastają do poziomu nawet 50% kosztów realizacji przewozu, stając się podstawowym czynnikiem przesądzającym o opłacalności przewozów intermodalnych. Ponadto, stosowane przez PLK S.A. zasady i warunki dostępu do torów, różne od tych, jakie stosują inni zarządcy sieci (np. brak wprowadzenia do umów limitów czasu przejazdu, koniecznej elastyczności w zakresie zamawiania przejazdów oraz w systemie zawieranych coroczne umów, jak też jasnej perspektywy w zakresie kształtowania stawek dostępu) sprawiają, że przewoźnicy intermodalni ponoszą dodatkowe, pośrednie koszty operacyjne i ryzyko handlowe (inne cykle umów), które znacznie podwyższają ich realne koszty i obniżają efektywność przewozów w tym segmencie rynku.[19] Problemu tego nie rozwiążą preferencyjne stawki dostępu do sieci dla kolejowych przewozów intermodalnych, stosowane od 2010 r. w postaci przyznawanej 25% ulgi względem stawki bazowej i to niezależnie od podejmowanych działań zmierzających do:

1/ zmian reguł ich przyznawania oraz
2/ zwiększenia ulgi do poziomu 50% lub nawet 70%. [20]

Makroekonomiczne efekty takich rozwiązań, nawet wliczając korzyści wynikające z możliwej do uzyskania w takiej sytuacji oszczędności kosztów zewnętrznych (zazwyczaj jednak przeszacowywanych i to niekiedy znacznie), nie zrekompensują – szczególnie w okresie narastającego spowolnienia – pełnych społecznych kosztów gospodarki narodowej. Środki publiczne przyznawane PLK S.A. z Funduszu Kolejowego na utrzymanie i modernizację sieci zostaną bowiem w znacznej części przetransferowane do spółek przewozowych i operatorów intermodalnych, z których znaczna część to silne kapitałowo spółki - córki obcych holdingów i korporacji transportowych, dokonujące przewozów kontenerów głównie w relacjach z portami Niemiec i Holandii. Polska transferując w ramach takiego modelu z właściwym mu mechanizmem wsparcia środki publiczne do układu międzynarodowego logistycznego łańcucha dostaw, nie będzie zatem finalnym beneficjentem takiego rozwiązania, a realne jego efekty będą niewspółmiernie małe w stosunku tak do skali finansowego zaangażowania, jak i oczekiwań gospodarki narodwej.

3. Portowy rynek obrotów kontenerowych w Polsce na tle rynku kolejowych przewozów kontenerowych

Dynamicznie wzrastający rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce nie przekłada się wprost na wzrost rynku przeładunku kontenerów w polskich portach morskich. Ten ostatni uzależniony jest bowiem realnie nie tyle od wzrostu kolejowego rynku intermodalnego ogółem, zdominowanego przez przewozy międzynarodowe dokonywane w relacjach wschód-zachód, ile głównie od jego segmentu wewnętrznego, tj. przewozów wewnątrzkrajowych. W 2012 r. przewozy intermodalne realizowane wewnątrz kraju (w jednostkach pracy przewozowej) wzrosły nieznacznie i wyniosły 23,5 % w łącznym polskim rynku kolejowych przewozów intermodalnych (w 2011 r. było to tylko 20,5%), w rezultacie czego w tym samym roku udział kolejowych przewozów kontenerów przez polskie porty morskie w ogólnej liczbie przetransportowanych jednostek ukształtował się na poziomie tylko 24,5% (w 2011 r. było to 23%). Wzrost o 1,5 % w skali roku, szczególnie jeśli postrzega się go w kategoriach znacznego wzrostu przewozów kontenerowych na rynku polskim ogółem w tych samych jednostkach miary (24,4 % i 31,1% w TEU), jednoznacznie wskazuje, że o jakiejkolwiek zrównoważonych proporcjach wzrostu obu tych segmentów rynku przewozów intermodalnych trudno tutaj mówić. Brak tej proporcjonalności w tym zakresie potwierdzają jednoznacznie dane statystyczne zawarte w tab. 4.

Tab. 4. Przeładunki kontenerów w głównych polskich terminalach portowych w latach 2011-12 i ich dynamika (w %) na tle tempa wzrostu rynku kolejowych przewozów kontenerowych

Lp.	Portowe terminale kontenerowe	2011 r. (TEU)	2012 r. (TEU) #	2012/2011
1.	Przewozy kolejowe	789.484	1.046.982	31,1
2.	Wszystkie terminale*, a w tym:	1.349.352	1.657.112	22,8
3.	B C T	361.856	408.722	13,0
4.	D C T**	634.871	896.962	41,3**
4.	G C T	246.382	253.586	7,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Borkowski, Vague future „Namiary na morze i handel" Nr 10/2013

Legenda: * - BCT - Baltic Container Terminal Gdynia, DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk, GCT – Gdynia Container Terminal oraz niewymienione tutaj: GTK w Gdańsku, DB PS w Szczecinie I BTDG w Gdyni, # - w 2012 r. udział 40' kontenerów był ponad 2-krotnie większy niż 20'
DCT** - dane obejmują również przeładunki kontenerów dokonywane tylko w relacji burta-nabrzeże-burta statku, tj.tzw.. transshipment; stanowił on w 2011 r. 35% ogółu przeładunków, a w 2012 r. 44%.

[18] R. Wilgusiak, *Ulgi w kontenerach*. „Kurier Kolejowy". Nr 6/2013, *Intermodalne rozwiązania*. Raport nt.. Kolejowej obsługi portów polskich. "Namiary na morze i handel" Nr 10/2013

[19] *Monopol w dostępie do torów*. Rozmowa namiarów. Namiary na morze i handel" nr 10/ 2013

[20] A.T. Kearney, *Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2*, op.cit., R. Wilgusiak, *Ulgi w kontenerach*. Op.cit, A. Rudzińska-Rozanek, *Stawki budzą kontrowersje*. „Kurier Kolejowy" nr 6/2013

Dynamika wzrostu przeładunków kontenerów w portach polskich w 2012 r., jak wynika z danych tab. 4, stanowiła zaledwie 73.3 % uzyskanego tempa ich wzrostu w układzie rynku kolejowego Polski. Uwzględniając fakt, iż z tego rynku do polskich kontenerowych terminali portowych trafiło w 2012 r. zaledwie ¼ jego łącznych obrotów, a więc około 262 tys. TEU, daje podstawy do stwierdzenia, że rynek przeładunków kontenerów polskich portów morskich sukcesywnie traci swoje udziały w polskim rynku kolejowych przewozów kontenerowych. Nie dziwi w tej sytuacji fakt, iż udział transportu kolejowego w obsłudze portowych terminali kontenerowych w Polsce wynosi przeciętnie zaledwie ok. 16% (15,8 % w 2012 r.). Gros dostaw, tj. 84 % to zatem przywozy i wywozy tych jednostek dokonywane przez przewoźników drogowych. Prowadzi to do wniosku, że uzyskiwane przyrosty obrotów polskich terminali portowych (realnie o ok. 17% w 2012 r.), są przede wszystkim spowodowane zwiększonymi dostaw kontenerów transportem samochodowym.

Dostawy te – tj. zarówno przywozy, jak i wywozy, ocenić można obecnie szacunkowo na min. 850 tys. TEU/rok, co daje przeciętną wielkość dostaw na poziomie prawie 2,7 tys. TEU/dobę. Oznacza to, że w skali doby (w dni robocze) każdy portowy terminal kontenerowy w Polsce obsługuje przeciętnie około 540 kontenerowych zestawów drogowych. Ich sprawna w kategoriach logistycznych obsługa w terminalach portowych, wymaga wprowadzenia specjalistycznych systemów IT, umożliwiających inteligentne zarządzanie złożonymi procesami transportowymi na terenie terminalu oraz właściwe w wymiarze sprawności logistycznej kształtowanie sieci relacji z przewoźnikami oraz z klientami.

Analiza polskiego rynku transportu intermodalnego, jako segmentu otwartego rynku UE wskazuje, że zorientowany jest on głównie na przewozy międzynarodowe w układzie wschód-zachód, a wiec w relacjach z obcymi portami morskimi – przede wszystkim niemieckimi i holenderskimi.[21] Przez porty niemieckie przechodzi znaczna część ładunków polskiego handlu zagranicznego, głównie wysokowartościowej drobnicy przewożonej w kontenerach w relacjach importowych. Kontenery te docierają do portów niemieckich – głównie Hamburga i Bremerhaven zarówno droga morską, jak też lądową. Przewozy morskie kontenerów dokonywane są przez polskie porty morskie w systemie serwisów dowozowo-odwozowych (*feedering*), w tym w znacznej części uruchamianych przez dużych globalnych operatorów kontenerowych. W 2012 r. tylko w relacji z portem hamburskim przemieszczono w ten sposób 263 tys. TEU (+10,6% w relacji do 2011 r). Można zatem założyć, uwzględniając Bremerhaven i inne porty M. Północnego, iż realnie jest to wielkość ponad 430 tys. TEU (bez liniowych przewozów typu *short sea shipping*).

Droga lądową z kolei kontenery z Polski do portów niemieckich i holenderskich oraz vice versa (główni w imporcie), dostarczane są przez kolejowych operatorów kontenerowych, przede wszystkim takich, jak: POLZUG, PCC Intermodal, DB SCHENKER Logistics i innych działających na polskim rynku przewozów intermodalnych. Można oszacować, iż w relacjach z samymi tylko portami niemieckimi transportem kolejowym przemieszczono w 2012 r. ponad 380 tys. TEU, tj. o ponad 100 tys. TEU więcej niż z polskimi. Pozostała część, trudna do oszacowania – nie mniej jednak niż 180 tys. TEU – przewożona jest w tych relacjach transportem samochodowym, który pokonuje odległości powyżej 500 km i więcej. Takie rozwiązania, które wykreował otwarty, konkurencyjny rynek przewozów intermodalnych, nie mogą byc uznane za zgodne z działaniami podejmowanymi przez KE, zmierzającymi do budowy jednolitej europejskiej przestrzeni transportowej (*Single Eruropean Transport Area*), opartej na zasadach zrównoważonej mobilności.

4. Proportowa orientacja bałtycka a rozwój polskiego rynku przewozów intermodalnych

Polska, jako kraj o relatywnie dużym potencjale rozwoju transportu intermodalnego, powinna być zainteresowana kreowaniem takiego modelu rynku przewozów intermodalnych, z takim jednocześnie mechanizmem generowania i rozdziału korzyści, który gospodarce, a w tym krajowemu systemowi logistycznemu oraz podmiotom uczestniczącym w tych rynku, mógłby zapewnić możliwie najwyższą wartość dodaną. Wartość tę można w istotny sposób zwiększyć poprzez wzrost udziału przewozów jednostek intermodalnych w relacji z polskimi portami morskimi. Tego typu strategia rozwoju tego rynku, którą można określic mianem proportowej orientacji bałtyckiej, powinna zostać wdrożona już co najmniej przed 10 laty. Wymaga ona wypracowania inteligentnej, opartej na przesłankach makroekonomicznych polityki (strategii) rozwoju transportu intermodalnego, wpisującej się w cele polityki transportowej Polski. Zakresem swym obejmować ona powinna zarówno rozwój kolejowych terminali intermodalnych, jako publicznych, ogólnodostępnych punktów węzłowych oraz skoordynowanie ich rozwoju z rozwojem centrów logistycznych w kraju, jak też działania z obszaru kreowania efektywnego rynku przewozowego, zdolnego do tworzenia wysokiej wartości dodanej, zwiększającej przychody budżetowe i wzrost PKB Polski oraz poziom dobrobytu w regionach nadmorskich i transgranicznych.

Tego typu strategia nie powinna tolerować i powielać aktualnie istniejących w Polsce rozwiązań w zakresie rozwoju transportu kombinowanego, a w tym budowy i modernizacji terminali intermodalnych, które planują i realizują bezpośrednio operatorzy intermodalni działający w Polsce lub specjalnie w tym celu powołane przez nich spółki, np. HHLA Intermodal Polska Sp z o.o., Schevemaker Invest.Sp. z o.o., PCC Intermodal, Polzug, itp. Terminale te powstają bowiem nie na podstawie opartej na przesłankach makro-

[21] A. S. Grzelakowski, *Polskie porty morskie na portowym rynku kontenerowym M. Bałtyckiego i Północnego*. „Puls Biznesu" z 29.04.2013 oraz A. S. Grzelakowski, *Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania*. Op.cit.

ekonomicznych strategii rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, lecz na bazie kryteriów i celów strategiczno-operacyjnych poszczególnych operatorów transportu intermodalnego, ujętych w ich własnych strategiach rynkowych. Te z kolei wynikają wprost z mikroekonomicznych, typowo partykularnych interesów każdego z tych inwestorów.

Interesy te natomiast nierzadko, ze względu na powiązania kapitałowe tych operatorów, zaangażowanych głównie w segmencie przewozów kolejowych, są pochodną strategii dużych, działających w skali globalnej operatorów portowych terminali kontenerowych regionu M. Północnego (np. HHLA - Hamburger Hafen und Logistyk AG, spółki będącej m. in. właścicielem HHLA Intermodal Polska oraz Polzugu). To oni przede wszystkim, w ramach swych strategii rynkowych zorientowanych na pozyskiwanie przewag konkurencyjnych na otwartym europejskim rynku transportu intermodalnego, inicjują i podejmują poprzez swoje spółki – córki tak bezpośrednio, jak i pośrednio, głównie w sektorze kolejowym transportu intermodalnego przedsięwzięcia zarówno inwestycyjne (strategiczne) jak i operacyjno-taktyczne (podmiotowo-organizacyjne), zmierzające do utrwalenia swej pozycji na rynku transportu intermodalnego w Polsce. Dokonuje się to kosztem działających w Polsce portowych spółek kontenerowych, które tracą posiadane przewagi rynkowe.

Powstające w ten sposób kolejowe terminale kontenerowe (suche porty) w Polsce nie mają zatem charakteru w pełni publicznego, dającego gwarancję równego, niedyskryminacyjnego traktowanie wszystkich uczestników rynku intermodalnego. Zarządzający nimi prywatni operatorzy, zorientowani na własne partykularne cele, z założenia więc niejako nie mogą w pełnym zakresie realizować fundamentalnej zasady zapisanej w „Strategii rozwoju transportu do 2020 r" i wielu innych dokumentach strategicznych UE o konieczności przestrzegania uczciwej konkurencji w dostępie do tych obiektów.

W rezultacie przyjęcia takiej „prorynkowej" strategii rozwoju, czyli budowy dedykowanych terminali kontenerowych, obiekty te ze względów logistycznych – skutek przestrzennego układu łańcuchów i sieci dostaw obsługiwanych przez tych operatorów - lokalizowane są w bliskim sąsiedztwie innych tego samego typu terminali, zarządzanych przez konkurencyjnych względem nich operatorów. Przykłady to: okolice Poznania (Garbary, Kobylnica, Kórnik, Poznań - Franowo), Wrocławia (Brzeg Dolny, Kąty Wrocławskie, Wrocław), Łodzi (Kutno, Piotrków Trybunalski), Warszawy, a także na Śląska. Nadmierna koncentracja tego typu obiektów w jednych regionach kraju i ich brak lub niedostatek w innych ma swoje reperkusje dla krajowego systemu transportowego i logistycznego. Dezintegruje go w znacznym stopniu funkcjonalnie i przestrzennie i to z dwu powodów.

Po pierwsze ze względu na to, iż infrastrukturalne składniki sieci kolejowej transportu intermodalnego zarządzane są w systemie wielopodmiotowym, a więc w sposób rozproszony i z natury niespójnie. I tak, składniki liniowe przez jednego zarządcę, tj. PLK S.A. a punktowe, o strategicznym tutaj znaczeniu dla pełnej integracji sieci intermodalnej, przez wielu operatorów realizujących partykularne cele i interesy, niekiedy sprzeczne z założeniami polskiej polityki transportowej. Ten dualny model zarządzania składnikami sieci ma już głębokie reperkusje dla spójności polskiego systemu transportowego, a jego dezintegracja nadal się pogłębia. Po wtóre wreszcie, z uwagi na to, iż silnie reorientuje on przepływy strumieni kontenerów w kierunku zachodnim – do portów basenu M. Północnego, a nie północnym, tj. w kierunku Bałtyku – do polskich portowych terminali kontenerowych.

Tego typu działania operatorów intermodalnych działających na polskim rynku w sferze rozwoju punktowej infrastruktury kontenerowej wpisują się jednakże w strategię UE w tym zakresie i są hojnie wspierane z przyznanych na te cele Polsce przez KE środków finansowych pochodzących z funduszy strukturalnych i funduszu spójności. W ramach Działania 7.4 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 wspartych zostało przez CUPT aż 13 lądowych i morskich terminali intermodalnych, którym łącznie przyznano dofinansowanie w wysokości ponad 384 mln zł; ich całkowite kwalifikowane kosztach budowy sięgają natomiast kwoty ponad 938 mln zł.

Udział środków pochodzących z PO IiŚ w poszczególnych projektach kształtował się w granicach 33,8-48,4 %.[22] Na morskie terminale kontenerowe w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie, które aplikowały o te środki, przyznano 38,6 % łącznej kwoty udzielonego wsparcia (4 projekty). Natomiast na dofinansowanie inwestycji w terminalach lądowych HHLA, PCC Intermodal i Schavemaker (razem 6 projektów), które posiadają bezpośrednie połączenia intermodalne z portami M. Północnego, przyznano aż 45,8 % środków z łącznej puli. Z tego 29, 1% zostało przyznane HHLA Intermodal Polska na 3 terminale w Kórniku, Brwinowie i Dąbrowie Górniczej. Krajowe podmioty, tj. Euroterminal Sławków i PKP Cargo otrzymały tylko 9,5 % przyznanych środków z działania 7..4. PO IiŚ.

Skutki tego typu działań i podejmowanych decyzji w tej sferze, a także częstych zaniechań i dość pasywnych zachowań podmiotów odpowiedzialnych za forsowanie proportowej strategii rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, które w efekcie doprowadziły do ukształtowania takiego podmiotowo-organizacyjnego i funkcjonalno-przestrzennego modelu polskiego segmentu rynku przewozów intermodalnych, który odzwierciedla jedynie układ „sił rynkowych", a więc układ typowo partykularnych, biznesowych celów i interesów działających tam podmiotów, odczuwają najsilniej polskie porty, a w szczególności – działające tam terminale kontenerowe. Nie są one same w stanie - z racji ich relatywnie słabej pozycji rynkowej i siły kapitałowej - w sposób efektywny wykorzystać dużego potencjału polskiego rynku transportu intermodalnego oraz swoistego boomu, jaki on obecnie przeżywa. W sytuacji zatem, gdy wzrasta presja konkurencyjna na polskim rynku tak międzyportowym, jak i portowym, a globalni operatorzy kontenerowi obsługujący polskie portowe terminale kontenerowe wprowadzili dodatki THC (terminal handling charges), których skutki, pomimo ich znacznej absorpcji przez spedytorów portowo-morskich będących tradycyjną dźwignią wsparcia rozwoju terminali portowych, odczują wkrótce załadowcy, muszą być podjęte skuteczne, innowacyjne działania prorynkowe na rzecz szybkiego wdrożenia i realizacji bałtyckiej proportowej orientacji rozwoju transportu intermodalnego. Leży ona w interesie Polski, a także miast portowych, regionów nadmorskich i makrosystemu logistycznego.

Sprowadzać się ona powinna generalnie do stymulowania procesów prowadzących do większego zintegrowania na możliwie wszystkich płaszczyznach intermodalnego rynku

[22] M. Borkowski, *Wydać, byle wydać* „ Namiary na morze i handel" nr 13/2013.

przewozów kolejowych z bałtyckim rynkiem portowym. Jedną z możliwych form realizacji tej strategii jest dążenie do wzrostu stopnia integracji technicznej i ekonomicznej portowych terminali kontenerowych z lądowymi – kolejowymi terminalami transportu intermodalnego. Integracja ta musi mieć swój wymiar tak transportowo-organizacyjny, jak też kapitałowy.

Oznacza to, że sami operatorzy terminali kontenerowych, przy pośrednim tylko wsparciu zarządów portów (portowe inwestycje kolejowe), powinni zawierać porozumienia taktyczno-operacyjne z przewoźnikami kolejowymi i wybranymi operatorami terminali intermodalnych. Dążyć powinni do tworzenia z nimi także aliansów strategicznych, fuzji oraz budowy konsorcjów – a w tym w zakresie realizacji inwestycjach terminalowych. Pozwoli im to na kreowanie korzystnego dla siebie układu rynku przewozów intermodalnych w ramach logistycznego łańcucha dostaw oraz pozyskiwanie przewag konkurencyjnych.[23]

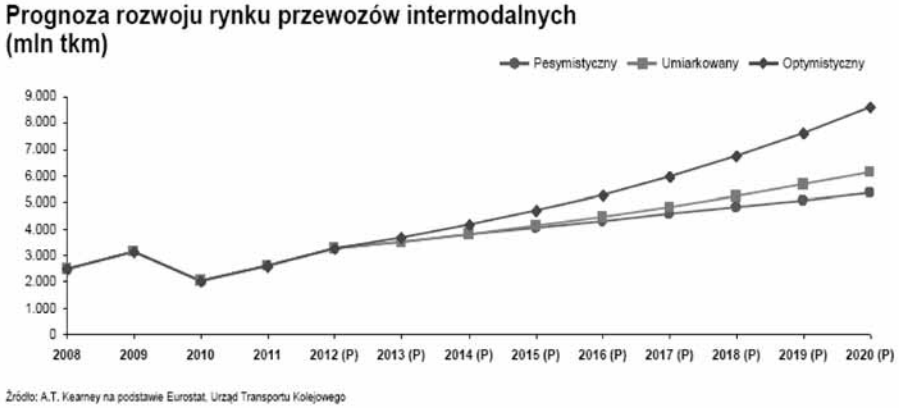
Przejawem tego typu pożądanej aktywności w ramach budowy probałtyckiej orientacji portowej, aczkolwiek podejmowanej nie przez organy decyzyjne, czy też operatora kontenerowego terminalu portowego, lecz globalnego operatora żeglugowego (GLO – global logistics operator) jakim jest Maersk Line, było uruchomienie w I kwartale 2012 r. dwu bezpośrednich, dedykowanych połączeń kolejowych w relacji: kontenerowy terminal portowy (DCT) – terminale kolejowe. Pierwsze w relacji DCT – Kąty Wrocławskie, które obsługuje „Maersk Amber Express", podjęto w porozumieniu z Procont i Schavemaker Cargo. Drugie z kolei, które obsługuje „Maersk Balic Express" uruchomiono w relacji DCT – terminal w Sławkowie; jest ono wspólnym przedsięwzięciem Maerska i CTL Logistics oraz Euroterminalu Sławków. Podejmowane są dalsze działania na rzecz utworzenia stałych połączeń z Rosją. Ten kierunek budowy przewag rynkowych - przed spodziewanym kolejnym umiędzynarodowieniem polskiego rynku transportu intermodalnego - będzie niewątpliwie kontynuowany i w najbliższym okresie powinny powstać nowe bezpośrednie połączenia kolejowe w relacji północ – południe. Oczekiwać należy, że tym razem włączą się do tych działań nie tylko kontenerowi operatorzy żeglugowi, ale i portowi z Gdyni i Gdańska.

Portowi operatorzy kontenerowi, wspierani przez krajowe podmioty kreujące politykę transportową, powinni zatem usilnie zabiegać o „przekierowanie" z polskiego rynku intermodalnego przynajmniej części jednostek przemieszczanych w relacji z portami M. Północnego (ok. 580 tys. TEU) do polskich portów morskich. Realnie może to dotyczyć jednak co najwyżej 35-40% tej wielkości. I tak bowiem gros z nich z terminali kontenerowych Gdyni, Gdańska (GCT) i Szczecina trafi do portów M. Północnego, które mają status globalnych portowych hubów kontenerowych. W Polsce habem takim jest tylko DCT i dotyczy to zaledwie jednej relacji oceanicznej. Obecnie zatem tylko on ma szanse kreowania większego bezpośredniego przepływu kontenerów z i do Polski.[24]

Tego typu aktywne, skoordynowane w układzie rynku przewozów intermodalnych działania portowych operatorów terminali kontenerowych i operatorów żeglugowych – w tym w równej mierze promowych, powinny być wspierane inicjatywami podmiotów promujących realizację strategii zrównoważonego rozwoju transportu. Bez ich wsparcia - tak o charakterze ekonomicznym, jak i organizacyjno – regulacyjnym, cele te nie zostaną zrealizowane – szczególnie w ramach obecnej, typowo rynkowej formuły organizacji i wykonawstwa przewozów intermodalnych w Polsce. Utrzymanie zaś takiego rozwiązania oznaczałoby utratę znacznej części korzyści wynikających z rozwoju transportu intermodalnego przez polskie porty morskie oraz miasta i regiony nadmorskie i przejęcie ich w jeszcze większym niż dotychczas stopniu przez układ rynku międzynarodowego, a w szczególności operatorów portowo-logistycznych związanych z basenem M. Północnego.

5. Podsumowanie oraz uwagi końcowe i wnioski

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, mimo widocznego już od połowy 2012 r. spowolnienia gospodarczego, rozwija się nadal relatywnie dynamicznie. Z prognoz opracowanych przez UTK wynika, że przy zachowaniu ulgi na przewozy intermodalne w wysokości 25%, można oczekiwać do 2017 r. jego średniorocznych przyrostów w wysokości 8 %. Uwzględniając natomiast fakt relatywnie już obecnie wysokiej elastyczności cenowej popytu na ten rodzaj przewozów szacuje się, że zwiększenie przyznawanej przewoźnikom ulgi z jej dotychczasowego, stosunkowo niskiego poziomu do wysokści 50% lub 70%, spowodowałoby w ocenie UTK coroczny wzrost rynku przewozów intermodalnych do 2017 r. odpowiednio o 20% i 30%.[25] Rozwój tego rynku w perspektywie do 2020 r. w układzie trzech scenariuszy: pesymistycznego, umiarkowanego i optymistycznego, prezentuje rys. 1.



Rys. 1. Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce w perspektywie do 2020 r

[23] A. S. Grzelakowski, *Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania*. Op. cit.
[24] A. S. Grzelakowski, *Polskie porty morskie na portowym rynku kontenerowym M. Bałtyckiego i Północnego*. „Puls Biznesu" z 29.04.2013
[25] A.T. Kearney, *Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2* 2013. Op. cit

Przedstawiona na rys. 1 prognoza rozwoju rynku przewozów intermodalnych dotyczy przewozów z wykorzystaniem środków transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport realizowany w granicach Polski, tj. zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe.[26] Gdyby przyjąć najbardziej optymistyczny wariant, to można wręcz założyc, że od 2011 r. praca przewozowa wykonana w segmencie przewozów kontenerów koleją zwiększy się do 2020 r ponad trzykrotnie, przy średniorocznej stopie wzrostu na poziomie 14,3%. Przyjmując jednakże za punkt wyjścia średni poziom wzrostu z ostatnich 2 lat, można się spodziewać wzrostu na poziomie 10,1%. Nawet przy pesymistycznym scenariuszu zakłada się, że rynek ten będzie wzrastał, aczkolwiek w tempie nieco niższym, tj. 8,4% rocznie.[27] Na podstawie jednak aktualnych danych dotyczących rozwoju tego rynku oraz dośc pesymistycznych prognoz w zakresie wzrostu gospodarki polskiej w najbliższych latach (do 2015 r.), należy uznać nie tylko dwa pierwsze scenariusze za zdecydowanie zbyt optymistyczne, ale również i trzeci jako przeszacowany. Realnie wzrost tego rynku w perspektywie do 2020 r. ocenic można na bazie danych z 2012 i 2013 r na 6-7 % rocznie,

Z perspektywy Polski problem nie sprowadza się jednakże wyłącznie do pobudzania wzrostu rynku kolejowych przewozów intermodalnych i to głównie z środków publicznych, a wiec finalnie kosztem polskiego podatnika. Skala tego obciążenia w kolejnej perspektywie finansowej musiałaby być ponadto – i to w warunkach narastającego kryzysu systemu finansów publicznych - zdecydowanie wyższa niż obecnie. W wyniku bowiem jednoznacznie negatywnej oceny przez Europejski Trybunał Obrachunkowy (ECA) realizacji programów Marco Polo, kolejna edycja tego programu wsparcia UE dla rozwoju transportu kombinowanego, co sugeruje ECA w swym raporcie z 16.07.2013 r., zostanie zapewne zawieszona.[28] Stosunkowo wysokie koszty uruchamiania nowych projektów w tym obszarze przewozów musiałyby zatem w znacznej części w perspektywie finansowej 2014 - 2020 pokrywać same kraje członkowskie. W tej sytuacji skutki te, poprzez zwiększone wydatki budżetu państwa, transferowane byłyby bez wątpienia na podatników.

Przy obecnym modelu i strukturze podmiotowej polskiego rynku intermodalnego, oznaczałoby to dalsze pogłębienie już istniejącego nierównomiernego rozkładu korzyści miedzy wszystkich uczestników tego rynku. W tym asymetrycznie ukształtowanym łańcuchu wartości, jaką generują poszczególne fazy intermodalnego kolejowego procesu przewozowego w Polsce, dotychczasowi beneficjenci uzyskaliby zatem dodatkowe, zwiększone korzyści (wartość dodaną), kosztem pozostałych uczestników i interesariuszy. Transfer tych korzyści dokonałby się w głównej mierze kosztem przewoźników nie będących operatorami terminali kontenerowych, a także spedytorów międzynarodowych, polskich portów morskich i firm sektora portowo-morskiego oraz miast portowych i regionów nadmorskich, a w konsekwencji gospodarki narodowej.

Z perspektywy Polski problem sprowadza się zatem zasadniczo do efektywnego z makroekonomicznego punktu widzenia kształtowania rozkładu korzyści, jakie generuje rozwój przewozów intermodalnych. Na tym polega głównie rola państwa i podmiotów odpowiedzialnych za realizuję celów polityki transportowej Polski. Ich zadania wyrażają się przeto w potrzebie tworzeniu swoistego ładu ekonomicznego w tym obszarze przewozów i realizowane być powinny poprzez podejmowanie odpowiednich do ustalonego celu, dopuszczalnych i skutecznych działań regulacyjnych w sferze rynku przewozów intermodalnych. Ukierunkowane musza być one na budowę optymalnego z makroekonomicznego punktu widzenia modelu rozdziału wartości dodanej, jaką kreuje rynek i jednoznaczne wskazanie beneficjentów jego rozwoju. Do grupy tej zaliczać się powinny również te podmioty, które przy obecnym, typowo biznesowo zorientowanym modelu dostępu do rynku kolejowych intermodalnych usług sieciowych, do tego kręgu nie należą.

Do zakresu tych działań należą również te, które sprowadzają się do konieczności stworzenia i promocji probałtyckiej orientacji portowej, ukierunkowanej na bardziej dynamiczny rozwój rynku przewozu kontenerów w relacjach lądowo-morskich przez polskie porty morskie. By sukcesywnie zwiększać udział portów polskich, a szczególnie Gdyni w obsłudze jednostek intermodalnych i w efekcie rynku portowego w polskim rynku transportu intermodalnego, należy podejmować też kompleksowe działania zmierzające do obniżenia realnych kosztów logistycznych, a w tym i czasu (transit time) przewozu w tych relacjach.

Wymaga to zarówno poprawy stanu infrastruktury liniowej i punktowej transportu w relacjach z polskimi portami i w samych portach (centra logistyczne), jak również większej aktywności ze strony państwa oraz operatorów transportowych i logistycznych związanych z obrotem portowo-morskim. Należy tworzyć w portach polskich (analogiczne jak w portach niemieckich) przyjazne dla załadowców w sensie ekonomicznym, organizacyjnym i prawno-administracyjnym warunki obsługi ładunków – ułatwienia w zakresie odpraw celnych, procedur kontrolnych, rozliczeń podatkowych, itp.(single window). Operatorzy portowych terminali kontenerowych, podobnie jak czyni to z dużym skutkiem od dawna HHLA, winni wykazać również większą aktywność w zakresie kreowania kolejowych połączeń kontenerowych z ich terminalami. Ponadto dążyć należy, czemu sprzyjają wszystkie wyżej wymienione działania, do tworzenia zachęt i ułatwień w zakresie uruchamiania nowych oceanicznych połączeń kontenerowych – głównie z terminali portu Gdynia i DCT w Gdańsku. Polityka transportowa Polski, wspierająca względnie równomierny rozwój rynku kolejowych przewozów intermodalnych i jednocześnie jego segmentu portowego, stymulować będzie również budowe takiego modelu funkcjonowania krajowego systemu transportowego z właściwym mu ładem opartym na zasadach zrównoważonej mobilności, który w istotny sposób przyczyni się do usprawnienia funkcjonowania krajowego systemu logistycznego i wzrostu jego efektywności w wymiarze makroekonomicznym i europejskim.

Prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski
Katedra Transportu i Logistyki
Akademia Morska w Gdyni

Literatura

1. *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych*. UTK. Departament Regulacji Rynku Kolejowego. Warszawa, maj 2012.

[26] A.T. Kearney, Kolejowe przewozy towarowe w Polsce…
[27] Ibidem
[28] EU Court of Auditors believes Marco Polo Rail programmes have failed. ESPO Bulletin of 17. July 2013.

2. Borkowski M., *Vague future* „Namiary na morze i handel" nr 10/2013.
3. Borkowski M., *Wydać, byle wydać* „ Namiary na morze i handel" nr 13/2013.
4. *Competition Report 2013*. DB Mobility Networks Logistics. Berlin 2013.
5. Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States.
6. Economic Commission for Europe: Terminology on combined transport (prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva 2001.
7. *EU Court of Auditors believes Marco Polo Rail programmes have failed*. ESPO Bulletin of 17. July 2013.
8. Grzelakowski, A. S., *Polskie porty morskie na portowym rynku kontenerowym M. Bałtyckiego i Północnego*. „Puls Biznesu" z 29.04.2013.
9. Grzelakowski A. S., *Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania*. „Logistyka". Nr 5/2012, płyta CD 2.
10. *Intermodalne rozwiązania*. Raport nt.. Kolejowej obsługi portów polskich. "Namiary na morze i handel" nr 10/2013.
11. Kearney A.T., *Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2 2013*. Departament Regulacji Rynku Kolejowego. UTK, Warszawa, lipiec 2013.
12. *Monopol w dostępie do torów*. Rozmowa namiarów. Namiary na morze i handel" nr 10/ 2013.
13. Pieriegud J., *Kolejowy intermodal w Polsce na tle Europy Zachodniej i Wschodniej*. „Kurier Kolejowy". Nr 6/2013.
14. Przewozy intermodalne w 2012 r. UTK. 2013. analizy@utk.gov.pl
15. Report on Combined Transport in Europe 2012. UIC 2012.
16. Rudzińska-Rozanek A., *Stawki budzą kontrowersje*. „Kurier Kolejowy" nr 6/2013.
17. Wilgusiak R., *Ulgi w kontenerach*. „Kurier Kolejowy". Nr 6/2013.

Wskaźniki koniunktury w diagnozowaniu sytuacji gospodarczej przedsiębiorstw transportowych

1. Znaczenie badań aktywności gospodarczej przedsiębiorstw na podstawie metody testu koniunktury

Ważną determinantą aktywności podmiotów gospodarczych są subiektywne nastroje, spostrzeżenia i oczekiwania przedsiębiorców. Czynniki te mają wpływ zarówno na bieżące zachowania a także przyszłe decyzje inwestycyjne przedsiębiorców. Jedną z metod badań koniunktury gospodarczej, która pozwala na „zbudowanie" wskaźników, w których bezpośrednio uwzględniane są ogólne odczucia, oczekiwania przedsiębiorców jest metoda **testu koniunktury** *(business condition tests)*. Podczas gdy większość metod badań wahań koniunkturalnych ma charakter makroekonomiczny, to metoda testu koniunktury jest spojrzeniem na poszczególne dziedziny gospodarki z perspektywy mikroekonomicznej.

Metoda testu koniunktury polega na pozyskaniu danych w odniesieniu do poziomu aktywności gospodarczej w oparciu o badanie ankietowe przeprowadzane wśród podmiotów gospodarczych. Badania te opierają się na założeniu, że przedsiębiorcy (respondenci) udzielając odpowiedzi na zawarte w ankiecie pytania opierają się jedynie na własnych odczuciach, spostrzeżeniach dotyczących sytuacji zarządzanych przez siebie firm, bez odwoływania się do uzyskiwanych w danym czasie przez przedsiębiorstwo wyników produkcyjnych i finansowych.

Uzyskane w oparciu o ankietę dane mają na ogół charakter niewymierny, odzwierciedlający wyłącznie:

- ocenę stanu (dobrze, źle lub bez zmian) oraz
- kierunek zmian (wzrost, poprawa/spadek, pogorszenie lub sytuacja nie uległa zmianie)[1].

Pytania typu ilościowego w teście koniunktury należą do pytań uzupełniających i dotyczą tylko nielicznych kwestii. W odniesieniu do działalności transportowej formułowane jest jedno pytanie ilościowe dotyczące zagwarantowanego okresu działalności jednostki przy założeniu istniejącego portfela zamówień krajowych i zagranicznych. Nawet w odniesieniu do tej kategorii pytań, odpowiedzi powinny być podawane w sposób szacunkowy bez odwoływania się do księgowości jednostki. Dlatego też metoda ta zaliczana jest do grupy metod badań jakościowych i określana bywa jako „statystyka bez cyfr". Dane jakościowe dopiero po ich zagregowaniu uzyskują wymierny charakter, a więc postać liczby lub odsetka respondentów udzielających określonej odpowiedzi na pytanie zawarte w ankiecie.

[1] D. Hübner, M. Lubiński. W. Małecki, Z. Matkowski: Koniunktura gospodarcza. PWE, Warszawa 1994, s. 221.

Obecnie budowane na podstawie metody testu koniunktury wskaźniki zmian aktywności gospodarczej są postrzegane jako jedna z najbardziej zwięzłych i komunikatywnych form prezentacji informacji o koniunkturze gospodarczej. Duża popularność tej metody wynika z licznych jej zalet, do których przede wszystkim należą:

- pierwotny charakter źródła informacji o zmianach koniunktury gospodarczej (wiedza przedsiębiorców kształtowana na podstawie kontaktów handlowych z odbiorcami, dostawcami, kooperantami jest pierwotnym i miarodajnym źródłem informacji o zmianach aktywności gospodarczej);
- możliwość uzyskania informacji na tematy, które nie są objęte tradycyjną sprawozdawczością przedsiębiorstw;
- szybkość uzyskiwania informacji (wyniki testu są publikowane ze znacznym wyprzedzeniem w porównaniu z oficjalną statystyką);
- niski stopień komplikacji, wynikający z braku kwantyfikacji odpowiedzi (jakościowy charakter pytań w ankiecie powoduje, że są one postrzegane jako łatwiejsze, co zniechęca respondentów do udzielania odpowiedzi na pytania);
- prosta konstrukcja wskaźników liczonych w oparciu o dane pochodzące z ankiet oraz łatwość ich interpretacji;
- systematyczność i rytmiczność prowadzonych badań (regularność i jednakowe odstępy czasu zastosowań testu koniunktury są źródłem miarodajnych porównań poziomu aktywności w różnych okresach działalności gospodarczej oraz podstawą określenia długookresowych tendencji rozwoju a także identyfikacji punktów zwrotnych koniunktury gospodarczej);
- wyprzedzający charakter konstruowanych indeksów koniunktury, pozwalający na wcześniejsze ostrzeganie przedsiębiorców przez prawdopodobnymi zwrotami koniunktury[2].

Wskaźniki koniunktury budowane w oparciu i dane pochodzące z ankiet charakteryzują się w efekcie znaczną wartością poznawczą i stanowią istotne uzupełnienie ilościowych metod badań koniunktury, do których należą m.in. barometry koniunktury, w tym barometr transportowy[3].

Regularne comiesięczne badania koniunktury gospodarczej w Polsce z wykorzystaniem testu koniunktury prowadzone są, m.in przez Główny Urząd Statystyczny. W pierwszej kolejności badania te rozpoczęto w odniesieniu do koniunktury w przemyśle (czerwiec 1992 r.), następnie rozszerzone zostały na takie dziedziny, jak budownictwo (lipiec 1993 r.), handel (październik 1993 r.) i usługi, w tym transport i gospodarka magazynowa (styczeń 2003 r.).

2. Zakres przedmiotowy i metodyka badań koniunktury w transporcie na poziomie diagnostycznym

Istotną rolę w procesie poznawania i wyjaśniania zmian aktywności gospodarczej odgrywają diagnozy. Są one także ważnym punktem wyjścia do określania kierunków prawdopodobnych zmian w przyszłości[4]. Dlatego też **jednym z podstawowych obszarów zastosowań metody testu koniunktury jest poziom diagnostyczny**, który ma charakter ex post, a zatem wiąże się z oceną sytuacji bieżącej przedsiębiorstwa w porównaniu z przeszłością.

W odniesieniu do branży transportowej badania te są źródłem informacji dotyczącej sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw w danym miesiącu. Ocena ta przeprowadzana jest w oparciu o zawarte w teście koniunktury następujące pytania kierowane do respondentów:

- jaka jest ogólna sytuacja gospodarcza przedsiębiorstwa,
- jak zmienia się bieżący popyt na usługi przedsiębiorstwa,
- jak zmienia się bieżąca sprzedaż usług przez przedsiębiorstwo,
- jaka jest sytuacja finansowa przedsiębiorstwa,
- jak zmieniają się opóźnienia w płatnościach na rzecz przedsiębiorstwa,
- jak zmieniają się ceny świadczonych przez przedsiębiorstwo usług[5].

Po otrzymaniu od respondentów odpowiedzi, w pierwszym etapie przeprowadzane jest zsumowanie - odrębnie dla każdego pytania - liczby wskazań respondentów poszczególnych wariantów odpowiedzi, przy czym wariantem:

- pozytywnym, są wskazania oznaczające poprawę sytuacji w danym zakresie z punktu widzenia przedsiębiorcy;
- negatywnym, są wskazania oznaczające pogorszenie sytuacji w danym zakresie z punktu widzenia przedsiębiorcy,
- neutralnym, są wskazania oznaczające, że sytuacja w danym zakresie tematycznym nie uległa zmianie.

W drugim etapie obliczana jest struktura otrzymanych odpowiedzi, tj. procentowy udział odpowiedzi pozytywnych, negatywnych i neutralnych. Otrzymana w ten sposób struktura odpowiedzi nazywana jest **lustrem koniunktury**[6], które jest podstawą liczenia wskaźników koniunktury (rys. 1). **Wskaźniki te liczone są z pominięciem odpowiedzi neutralnych, a zatem bazują wyłącznie na odpowiedziach dotyczących pozytywnego i negatywnego wariantu odpowiedzi.**

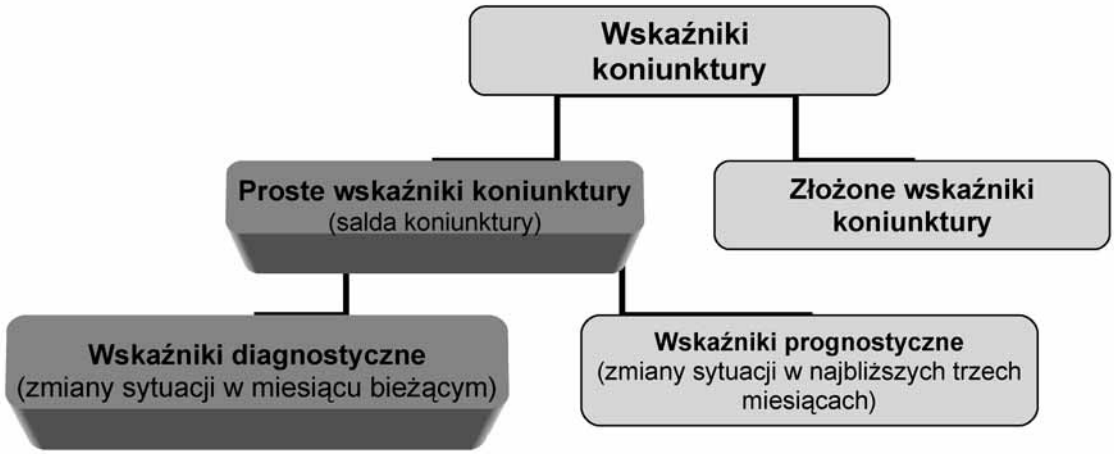
2 J. Garczarczyk, M. Mocek, I. Olejnik, R. Skikiewicz: Wskaźniki koniunktury finansowej w diagnozowaniu i prognozowaniu rozwoju gospodarki. Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2006, s. 42- 43.

3 Istotę i zmiany barometru transportowego w odniesieniu do transportu drogowego przedstawiono w Biuletynie PISiL 2013, nr 1-3.

4 R. Barczyk, Z. Kowalczyk: Metody badania koniunktury gospodarczej. PWN, Warszawa – Poznań 1993, s. 34.

5 Badanie koniunktury gospodarczej. GUS, Warszawa, maj 2013, s.19.

6 Ibidem, s. 24.



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.

Na poziomie badań diagnostycznych wykorzystywane są **proste wskaźniki koniunktury (salda koniunktury)**, które są odzwierciedleniem bieżących nastrojów przedsiębiorców w odniesieniu do wybranego (pojedynczego) aspektu działalności gospodarczej. Wskaźniki te liczone są jako różnica pomiędzy udziałem odpowiedzi wskazujących na poprawę danego aspektu działalności gospodarczej a udziałem odpowiedzi wskazujących na pogorszenie danego aspektu działalności gospodarczej. Proste wskaźniki koniunktury liczone są więc według następującej formuły:

$$SK_D = \%ODP”+” - \%ODP”-”$$

gdzie:
SK_D – saldo koniunktury na poziomie badań diagnostycznych,
%odp „+” – udział odpowiedzi na wariant pozytywny wskazujący na poprawę danego aspektu działalności gospodarczej, wyrażony w %,
%odp „-” – udział odpowiedzi na wariant negatywny wskazujący na pogorszenie danego aspektu działalności gospodarczej, wyrażony w %.

Proste wskaźniki koniunktury są wielkościami unormowanymi i przyjmują wartości w przedziale zamkniętym od +100 do - 100. Podstawowym walorem tej formy prezentacji jest czytelna ilustracja dominujących nastrojów (pozytywnych, czy negatywnych) w danej branży. Dodatni znak salda oznacza, że pod względem badanej zmiennej dana branża znajduje w okresie dobrej koniunktury, a wartość ujemna, że w okresie pogorszenia koniunktury[7]. Wartość bezwzględna salda odzwierciedla z kolei natężenie zmian danego zjawiska, tj. im wyższa wartość tym silniejsza tendencja zmian, i odwrotnie. Szczegółowa interpretacja wysokości otrzymanego salda koniunktury ma charakter „miękki” i zależy od uznania i doświadczenia badacza.

3. Tendencje zmian bieżących wskaźników koniunktury w transporcie

Podczas gdy jeszcze w połowie 2008 r. przeważały w Polsce optymistyczne oceny podstawowych aspektów opisujących koniunkturę gospodarczą w transporcie i gospodarce magazynowej, to od końca 2008 r. dominują w tej branży negatywne opinie wśród przedsiębiorców w odniesieniu sytuacji gospodarczej.

Z analizy wynika, że w okresie od czerwca 2008 r. do września 2013 r. najwyższy poziom pesymizmu w tej branży był odnotowany w lutym 2009 r. Poziom salda koniunktury świadczy, że **w lutym 2009 r. dominowały w transporcie odczucia o wyraźnym charakterze negatywnym**.

Jak wynika z rys. 2, **bieżący wskaźnik koniunktury w zakresie ogólnej sytuacji gospodarczej przedsiębiorstw transportowych** w tym okresie był ujemny i wynosił -21,1% co oznacza, że odsetek respondentów wskazujących na negatywne zmiany w zakresie ogólnej koniunktury gospodarczej w transporcie był o 21,1% wyższy od udziału respondentów pozytywnie oceniających sytuację bieżącą w tej branży.

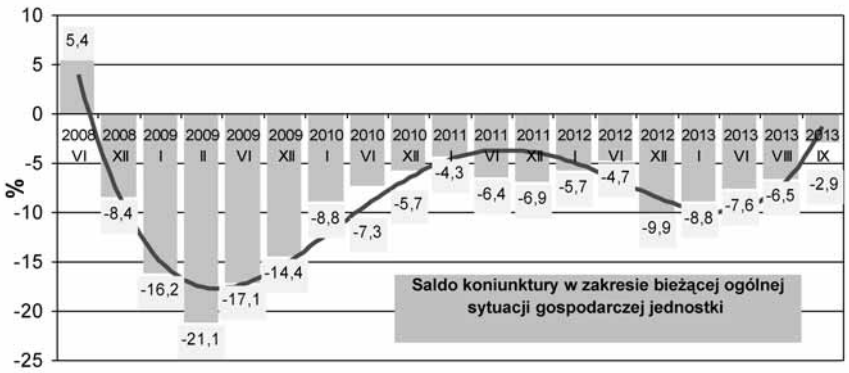
7 R. Barczyk, Z. Kowalczyk: Metody badania koniunktury gospodarczej. PWN, Warszawa – Poznań 1993, s. 152-159.

Najwyższe ujemne saldo koniunktury w lutym 2009 r. zaobserwowano także w zakresie bieżącego popytu, bieżącej sprzedaży, bieżącej sytuacji finansowej oraz bieżących zmian cen. Z punktu widzenia tych aspektów koniunktury gospodarczej **szczególnie wśród przedsiębiorców nasilony jest poziom odczuć negatywnych w odniesieniu do bieżącego popytu i bieżącej sprzedaży**. Jak wynika z rys. 3, saldo koniunktury w zakresie bieżącego popytu wynosiło -40,6%, więc przewaga procentowego udziału respondentów pesymistycznie oceniających bieżący popyt nad odsetkiem respondentów pozytywnie oceniających bieżące zmiany popytu wynosiła 40,6%. Natomiast przewaga udziału przedsiębiorców w transporcie i gospodarce magazynowej negatywnie oceniających bieżącą sprzedaż usług w stosunku do udziału osób optymistycznie oceniających bieżące możliwości sprzedaży wynosiła 39,6% (rys. 4).

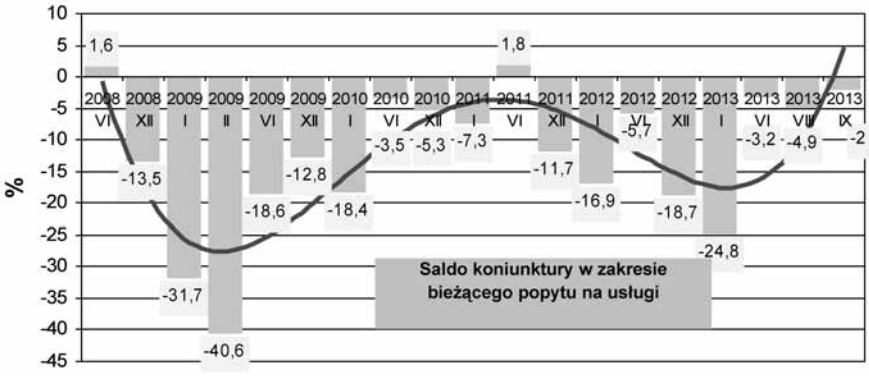
Z obserwacji linii trendu wynika, że od lutego 2009 r. bieżące pesymistyczne odczucia przedsiębiorców prowadzących działalność w transporcie i gospodarce magazynowej ulegały zmniejszeniu. Tendencja ta była obserwowana od lutego 2009 r. do połowy 2011 r. W czerwcu 2011 r. zaobserwowano nawet umiarkowany optymizm wśród przedsiębiorców w odniesieniu do bieżącego popytu (+1,8%) i bieżącej sprzedaży (+3,9%).

Natomiast znacznie wcześniej, bowiem od stycznia 2011 r., zaobserwowano dominację pozytywnych nastrojów w odniesieniu do zmian bieżących cen za świadczone usługi (rys. 5). W odróżnieniu od pozostałych aspektów koniunktury gospodarczej, w zakresie cen dominacja pozytywnych opinii przedsiębiorców utrzymywała się dłużej – do połowy 2012 r. Jak do tej pory, w całym analizowanym okresie nie zaobserwowano natomiast przewagi optymistycznych nastrojów w odniesieniu do bieżącej ogólnej sytuacji gospodarczej oraz bieżącej sytuacji finansowej (rys. 6).

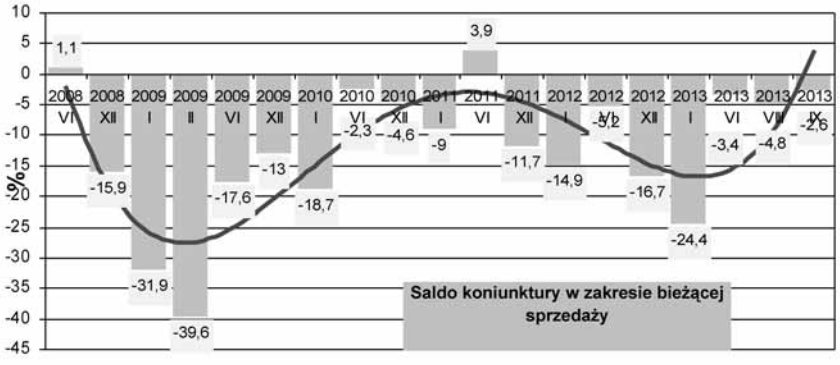
Od połowy 2011 r. ponownie obserwowano wzrost nastrojów pesymistycznych w tej branży gospodarki. Warto jednak podkreślić, że mimo utrzymującego się aktualnie pesymizmu przedsiębiorców w transporcie i gospodarce magazynowej, przewaga opinii negatywnych nad wskazaniami optymistycznymi w odniesieniu do bieżącej ogólnej sytuacji gospodarczej, bieżącego popytu i sprzedaży oraz bieżącej sytuacji finansowej jest znacznie niższa aniżeli w 2012 r. Wyjątek



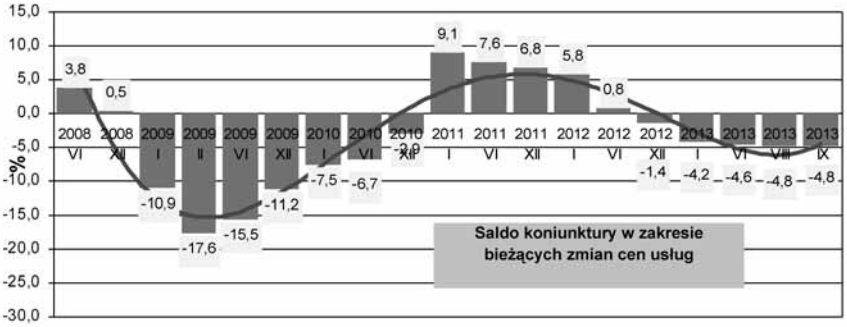
Rys.2. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do bieżącej ogólnej sytuacji gospodarczej jednostki w okresie czerwiec 2008 – wrzesień 2013
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych. GUS, Warszawa (stat.gov.pl).



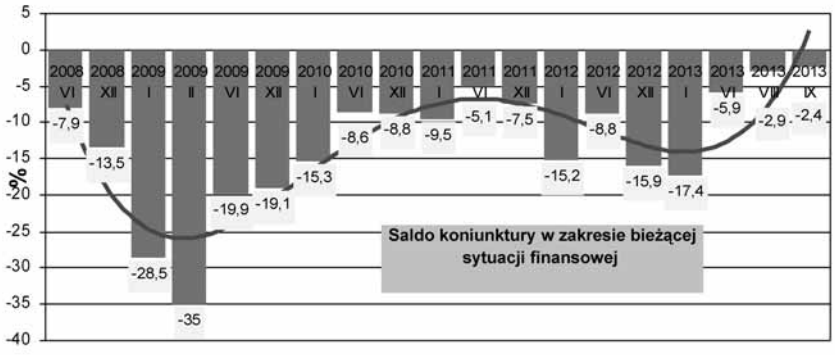
Rys. 3. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do bieżącego popytu na usługi w okresie czerwiec 2008 – wrzesień 2013
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych…



Rys.4. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do bieżącej sprzedaży w okresie czerwiec 2008 – wrzesień 2013
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych…



Rys. 5. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do bieżących zmian cen usług w okresie czerwiec 2008 – wrzesień 2013
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych…



Rys.6. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej w odniesieniu do bieżącej sytuacji finansowej w okresie czerwiec 2008 – wrzesień 2013
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych...

stanowi natomiast saldo koniunktury w zakresie bieżących zmian cen za świadczone usługi transportowe. W tym aspekcie koniunktury gospodarczej od stycznia 2013 r. zwiększa się pesymizm przedsiębiorców, którzy w coraz większym stopniu wskazują na spadek cen. Spadek cen oznacza w efekcie dla przedsiębiorców wzrost problemów związanych z pokrywaniem kosztów działalności.

Ryszard Rolbiecki
Katedra Polityki Transportowej
Wydział Ekonomiczny UG

Międzynarodowe Kolejowe Prawo Przewozowe COTIF w porządku prawnym Rzeczypospolitej

Międzynarodowe kolejowe prawo przewozowe jest w zasadzie znane w postaci Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), stosowanych powszechnie na co dzień przy przewozach kolejowych w komunikacji międzynarodowej, w istocie bowiem to właśnie te przepisy regulują stosunki cywilnoprawne z umowy o międzynarodowy przewóz towarów. Przypomnijmy jednakże, że Przepisy CIM są tylko fragmentem (załącznikiem) podstawowego międzynarodowego aktu prawnego, jakim jest Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).

Przedmiotem niniejszego opracowania jest charakterystyka zakończonego w 2006 r. procesu nowelizacji tej konwencji, sprowadzającej się w zasadzie do zawarcia nowej stosownej umowy międzynarodowej, z zastosowaniem wszystkich wymaganych przez prawo międzynarodowe i krajowe procedur oraz włączenie jej do porządku prawnego RP. Mieszczą się w niej przepisy statuujące Międzyrządową organizację międzynarodowych przewozów kolejami (OTIF) oraz zasady jej funkcjonowania, jako organu działającego na rzecz promowania, usprawniania i ułatwiania międzynarodowej komunikacji kolejowej, w oparciu o ustanowione w jej ramach normy międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego. Nadarza się więc okazja, żeby przy tej sposobności zainteresowanym użytkownikom transportu kolejowego przybliżyć tę mniej znaną część konwencji.

W działalności transportowej, obok czynności związanych z techniczną stroną przewozu rzeczy lub osób, dokonuje się szeregu czynności prawnych, które w swym chronologicznym ciągu kształtują proces przemieszczania przesyłki. Wszystkie te czynności prawne są w istocie stosunkami zobowiązaniowymi, wynikającymi z zawartej umowy o przewóz, której normatywna regulacja w postaci ustawy lub umowy międzynarodowej jest przedmiotem prawa przewozowego, odpowiednio krajowego lub międzynarodowego. Dla zespołu przepisów normujących w umowie międzynarodowej międzynarodowy przewozów koleją, strony negocjujące pierwsze prawo przewozowe w historii transportu kolejowego przyjęły nazwę Konwencji międzynarodowej o przewozie kolejami. Zaznaczyć przy tym należy, że nazwa takiej umowy nie jest decydująca dla określenia jej natury. Umowę można więc określać różnymi terminami, o czym nieco dalej. Prawo międzynarodowe nie przywiązuje wagi do nazwy dokumentu odzwierciedlającego umowę, bowiem wszystkie umowy międzynarodowe, bez względu na ich nazwę, mają taki sam status prawny, chyba że ich postanowienia wyraźnie wskazują na coś innego [1].

Proces legislacyjny międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego ma swoją przeszło wiekową historię, rozpoczął się bowiem pod koniec XIX wieku. W ramach zaktywizowanego w tym czasie w Europie międzynarodowego obrotu towarowego wykonywanego głównie przez monopolistycznego przewoźnika, jakim była ówczesna kolej, pojawiły się trudności natury formalnej w obsłudze międzynarodowej wymiany towarowej. Z braku stosownych przepisów normujących jednolicie procedury przekraczania granic państwowych przez przesyłki towarowe, trzeba było na terytorium każdego z państw, przez które przemierzała przesyłka, stosować ich prawo wewnętrzne. W tym stanie rzeczy, mając na uwadze konieczność zasadniczego usprawnienia przewozów towarowych w komunikacji międzynarodowej, powstała idea ustanowienia jednolitych przepisów, które by regulowały normatywnie procedury międzynarodowych przewozów kolejowych.

Pierwsze takie przepisy w postaci wielostronnej umowy międzynarodowej, nazwanej Konwencją międzynarodową o przewozie ko-

1 Anna Wyrozumska. Umowy międzynarodowe. Teoria i praktyka, s. 37. Wydawnictwo Prawo i praktyka gospodarcza, Warszawa 2006.

lejami, zostały podpisane w dniu 14 października 1890 r. w Bernie przez przedstawicieli 9 negocjujących ją państw.[2] Polska przystąpiła do konwencji 24 lutego 1922 r.

Konwencja, zwana potocznie od miejscowości, w której ją podpisano „berneńską", stała się zatem pierwszą wielostronną umową międzynarodową, zawierającą jednolite normy międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, stanowiącego odtąd podstawę prawną dla podejmowanych bezpośrednich kolejowych przewozów między państwami, stronami konwencji. Proces legislacyjny międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego na tym się jednak nie zakończył, bowiem permanentne zmiany sytuacji rynkowej wymuszają konieczność bieżącego aktualizowania regulacji prawnoprzewozowych w kolejowej komunikacji międzynarodowej.

Konwencja międzynarodowa o przewozie kolejami z 1890 r., w ciągu swego przeszło stuletniego obowiązywania, podlegała zatem periodycznym rewizjom. W wyniku każdej z nich nowelizowano poprzednią lub wprowadzano w życie nową konwencję, zawierającą zaktualizowane przepisy, dostosowane do aktualnej w danym czasie sytuacji na europejskim rynku transportowym. W ostatniej takiej rewizji (ósmej z rzędu), pojawiła się kolejna wersja, tym razem gruntownie znowelizowanej Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r.[3]

W wyniku tej rewizji, dotychczasowa struktura aparatu administrującego i nadzorującego funkcjonowanie przepisów konwencji w praktycznym wykonywaniu międzynarodowych przewozów kolejowych zostaje zasadniczo zreformowana i poddana organizacyjnie powołanej do życia własnej organizacji o charakterze międzynarodowym, mianowicie Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF),[4] zrzeszającej państwa, strony Konwencji COTIF.

Organizacja OTIF ma osobowość prawnomiędzynarodową oraz zdolność do czynności prawnych (art. 1 § 3 Konwencji). Oprócz zakrojonych na szeroką skalę kompetencji, w jakie wyposażono OTIF, służących ułatwianiu funkcjonowania przewozów kolejowych w oparciu o przepisy międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego COTIF, najistotniejszą jest kompetencja stanowienia własnego prawa.

Przepisy normujące stronę wykonawczą międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych, mianowicie Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) i podobne unormowania odnoszące się do przewozu osób, mieszczące się przedtem w odrębnej konwencji, w Konwencji COTIF 1980 zostały usytuowane obok siebie w postaci oddzielnych załączników. Kolejną istotną nowelą była rezygnacja z dotychczasowego sposobu wprowadzania zmian do przepisów konwencji za pomocą procedury rewizji, co skutkowało zawsze koniecznością zawierania nowej umowy międzynarodowej. Rewizję konwencji zastąpiono zatem bardziej elastyczną procedurą umożliwiającą m.in. wprowadzanie do niej zmian oraz poprawek i to w trybie znacznie uproszczonym, bowiem ich treść, zredagowana przez gremium ekspertów, ujęta zostaje w Protokole Zgromadzenia ogólnego OTIF, który po podpisaniu go przez państwa członkowskie konwencji zostaje poddany procedurze zatwierdzającej, identycznej, jaka obowiązuje strony przy zawieraniu umowy międzynarodowej. W tym nowym trybie, Protokołem V Zgromadzenia Ogólnego OTIF z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanym dalej Protokołem wileńskim),gruntownie znowelizowano konwencję z 1980 r. pod kątem przystosowania jej norm międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego do wymogów zintegrowanego europejskiego rynku transportowego. Zreformowano przy tym strukturę organizacji OTIF, wyznaczając jej działalności nowe cele, wynikające z przemian, jakie dokonują się na rynku transportowym w wyniku realizacji wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej.

Konwencja COTIF 1980, po nowelizacji jako „Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. w brzmieniu przyjętym Protokołem zmian z dnia 3 czerwca 1999 roku"[5], dalej zwana jako Konwencja 1999, weszła w życie 1 lipca 2006 r., po stwierdzeniu przez depozytariusza dokumentów ratyfikacyjnych o złożeniu ich przez wymaganą liczbę sygnatariuszy wynoszącą 2/3 członków konwencji.

W nowej strukturze przepisów konwencji można wyróżnić część ogólną (nazwijmy ją częścią statutową), w której statuuje się charakter prawny organizacji OTIF i jej organy zarządzające, wyznaczając jej zadania w promowaniu, usprawnianiu i ułatwianiu międzynarodowej komunikacji kolejowej w kontekście przemian rynkowych, powodowanych wdrażaniem wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej. Część druga zawiera przepisy szczegółowe, zgrupowane w siedmiu załącznikach, stanowiących jednolite unormowania prawnoprzewozowe w przedmiocie przewozu osób i towarów, w tym Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), a dalej przepisy ujednolicone dotyczące użytkowania pojazdów w komunikacji międzynarodowej, użytkowania infrastruktury kolejowej, norm technicznych urządzeń kolejowych oraz przewozu towarów niebezpiecznych.

Konwencja określa przedmiotowy i terytorialny zakres obowiązywania przepisów COTIF 1999. Z jednej strony reguluje stosunki cywilnoprawne między stronami umowy o przewóz w komunikacji międzynarodowej, a z drugiej związane z wykonywaniem tego przewozu stosunki prawne między państwami, jako podmiotami międzynarodowego prawa publicznego oraz przewoźnikami kolejowymi różnych państw. Ponadto zawiera normy z zakresu prawa międzynarodowego prywatnego, stanowiące o właściwości obcego prawa w razie zaistnienia kolizji norm prawnych, obowiązujących na terytorium państw członkowskich konwencji, gdy w prawie międzynarodowym zabraknie regulacji danego stosunku prawnego lub formy określonej czynności prawnej i w konsekwencji następuje odesłanie do subsydiarnego stosowania norm prawa krajowego.

Zakres terytorialny obowiązywania konwencji jest bardzo rozległy i według stanu na początek roku 2013 obejmuje 47 państw z Europy, Bliskiego Wschodu oraz Afryki Północnej, o łącznej długości sieci kolejowej 250.000 km, przy czym może on być rozszerzony na państwa nieczłonkowskie, jeżeli strony zainteresowane w tym względzie osiągną odpowiednie porozumienie.[6] O ile w konwencji nie stanowi się inaczej, wiąże ona strony w odniesieniu do całego jej terytorium. Niemniej strony w konwencji mogą postanowić, że stosuje się ją tylko do określonej jego części. Na przykład zainteresowane tym państwo, będące stroną innej porównywalnej przedmiotowo do Konwencji COTIF umowy o

2 Konwencję podpisali przedstawiciele następujących państw: Austrowęgry, Belgia, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy, Szwajcaria, Włochy i Rosja.

3 Convention relative aux transports internationaux forroviaires (COTIF), Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158.

4 Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

5 Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675.

6 Załącznik B do Konwencji COTIF, Przepisy CIM, art. 1 § 2.

międzynarodowym bezpośrednim przewozie towarów (np. SMGS), może wnioskować o przystąpienie do Konwencji COTIF z ograniczonym zakresem jej stosowania tylko do konkretnie określonego odcinka swojej infrastruktury kolejowej. Z tej możliwości korzystają dotychczas Estonia, Litwa, Łotwa, Rosja i Ukraina.[7]

Podstawę porządku prawnego w stosunkach międzynarodowych stanowią umowy międzynarodowe zawierane między państwami. Zasady zawierania umów międzynarodowych, jakie zostały ukształtowane na przestrzeni wieków, do czasu ich skodyfikowania, były przedmiotem prawa zwyczajowego. Dopiero z początkiem XX wieku, pod auspicjami najpierw Ligi Narodów a następnie Organizacji Narodów Zjednoczonych, podjęto prace kodyfikacyjne w tej dziedzinie prawa międzynarodowego. W ich wyniku 23 maja 1969r. podpisano w Wiedniu Konwencję o prawie traktatów. Polska przystąpiła do niej 1 sierpnia 1990 r.[8]

Konwencja o prawie traktatów, zwana dalej Konwencją wiedeńską, a niekiedy prawem traktatowym, reguluje problematykę umów międzynarodowych zawieranych pisemnie między państwami, jako podmiotami prawa międzynarodowego. W roku 1982 powstaje projekt następnej Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów między państwami a organizacjami międzynarodowymi lub tylko między organizacjami międzynarodowymi. Konwencja nie weszła wprawdzie w życie, ale jej przepisy, w zasadzie rozszerzające konwencję z 1969 r., zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie, traktuje się często jako wskazówki postępowania przy rozstrzyganiu licznych spraw z dziedziny prawa traktatowego.[9] Tej praktyce prawnej sprzyjają bowiem przepisy Konwencji wiedeńskiej z 1969 r., mające w przeważającej mierze charakter prawa względnie obowiązującego (ius dispositivum), zapewniającego w jej stosowaniu maksymalną elastyczność.

Traktat, to jedna z wielu nazw dokumentu, stosowana na określenie umowy międzynarodowej. Terminologia prawna w tym względzie jest wyjątkowo obszerna. Oprócz „traktatu" umowę międzynarodową można więc nazwać m.in. konwencją, kartą, paktem, porozumieniem, deklaracją czy protokołem. Tytuł umowy, jej nazwa, jak i forma, w żadnym stopniu nie są decydujące dla określenia natury umowy. Spośród mnogości tych określeń, dla potrzeb niniejszego opracowania, szczególne znaczenie ma nazwa „konwencja", którą nazywa się zazwyczaj umowy regulujące istotne dla stron kwestie prawne. Ten termin przyjęto właśnie przy zawieraniu umowy o przewóz kolejami (COTIF). W Konwencjach wiedeńskich natomiast operuje się wyłącznie terminem „traktat". W niniejszym opracowaniu, w zależności od kontekstu, posługuję się zamiennie terminami : traktat – konwencja – umowa międzynarodowa.

Jednym z bardziej istotnych pojęć w prawie międzynarodowym jest pojęcie traktatu, zdefiniowane następująco w art. 2 ust.1 pkt a) Konwencji wiedeńskiej: „Traktat oznacza międzynarodowe porozumienie między państwami, zawarte w formie pisemnej i regulowanej przez prawo międzynarodowe, niezależnie od tego, czy jest ujęte w jednym dokumencie, czy w dwóch lub więcej dokumentach i bez względu na jego szczególną nazwę". Definicja nie jest jednak wystarczająco precyzyjna, gdyż nie wskazuje jakie kryteria materialne powinno spełniać porozumienie,[10] ażeby było regulowane prawem międzynarodowym. Identyczne zdefiniowane traktatu, tylko w odniesieniu do porozumienia między państwami, stronami umów, a organizacjami międzynarodowymi, zawarte jest w projekcie drugiej Konwencji wiedeńskiej, tej z 1982 r.

Ponieważ żadna z Konwencji wiedeńskich nie precyzuje, jakie kryteria powinno spełniać porozumienie, żeby było regulowane prawem międzynarodowym, co jest niezbędnym elementem dla określenia jego istoty, w celu scharakteryzowania umowy międzynarodowej w zakresie potrzebnym dla wypełnienia ram niniejszego opracowania, pojęcie umowy międzynarodowej jako konwencji wymaga doprecyzowania w oparciu o przegląd orzecznictwa oraz wnioski wypływające z przeglądu doktryny prawa międzynarodowego w tej materii. Posiłkując się zatem tymi dodatkowymi źródłami można przyjąć pogląd, że umowa międzynarodowa ma przede wszystkim charakter konsensualny i obejmuje porozumienie wyrażające zgodną wolę stron do zobowiązania prawnego, będącego intencją zawieranej umowy oraz, że umowa międzynarodowa musi być zawarta co najmniej między dwoma podmiotami prawa międzynarodowego. Forma porozumienia, jak i jego nazwa, jest tu bez znaczenia, bowiem o charakterze umowy – o czym wspomniano już wcześniej – decyduje jej treść i wyrażona w niej intencja stron, będąca zasadniczym kryterium zawieranej umowy i jej natury. Istotnym elementem umowy międzynarodowej jest wymóg, żeby porozumienie regulowane było prawem międzynarodowym.

Jak z powyższego wynika, sformułowanie pojęcia umowy międzynarodowej nie jest proste. Stąd zazwyczaj wykorzystuje się, daleką od doskonałości, definicję Konwencji wiedeńskich. Tę ostatnią drogę wybrał polski ustawodawca, formułując definicje umowy międzynarodowej w ustawie z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych,[11] zwaną dalej „Ustawą 2000". Ustawa, wraz z rozporządzeniem wykonawczym, formułuje zasady postępowania przy procedowaniu umów międzynarodowych, które stanowią istotny element porządku prawnego RP. W rozumieniu art. 2 tej ustawy „umowa międzynarodowa oznacza porozumienie między Rzeczpospolitą Polską a innym podmiotem lub podmiotami prawa międzynarodowego, regulowane przez prawo międzynarodowe, niezależnie od tego, czy jest ujęte w jednym dokumencie czy w większej liczbie dokumentów, bez względu na jego nazwę oraz bez względu na to, czy jest zawierane w imieniu państwa, rządu czy ministra kierującego działem administracji rządowej właściwego do spraw, których dotyczy umowa międzynarodowa".

Definicja, chociaż w dużej mierze opiera się na tej zaczerpniętej z Konwencji wiedeńskich, nie jest w swej treści z nią identyczna, gdyż nadano jej rozszerzający zakres, obejmuje bowiem wszystkie umowy międzynarodowe zawierane przez Polskę, a nie tylko te, do których odnoszą się wymienione konwencje wiedeńskie. Ponadto w definicji ustawowej dokonuje się podziału umów ze względu na zawierający je organ państwowy, dzieląc je, w zależności od znaczenia prawnego czy doniosłości politycznej, na umowy państwowe, rządowe i resortowe. Umowy resortowe obejmują swoim przedmiotem zakres spraw leżących w kompetencji jednego ministra i w imie-

7 Obszerniej na ten temat czyt. J.Godlewski Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu kolejami (CIM). s.183. Wydawnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Gdynia 2007.

8 Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439.

9 Anna Wyrozumska, op.cit., s.23.

10 Anna Wyrozumska, op.cit., s.33.

11 Dz.U. z 2000 r. Nr.39, poz.34.

niu tegoż ministra są zawierane. Umowy rządowe dotyczą spraw kompetencyjnie podlegających więcej niż jednemu ministrowi. Tego rodzaju umowy zawierane są w imieniu rządu RP, ale również i w imieniu państwa. W imieniu państwa zawierane są niekiedy umowy przez prezydenta, chociaż takie przypadki zaliczyć trzeba do rzadkości.

Z punktu widzenia prawa międzynarodowego, powyższy podział umów międzynarodowych jest w zasadzie bez większego znaczenia, wszystkie bowiem umowy międzynarodowe , bez względu na to przez jaki organ państwowy zawarte, są w istocie zawierane przez państwo i tym samym są dla państwa wiążące.

Umowy międzynarodowe mogą zawierać tylko podmioty prawa międzynarodowego, wyposażone w zdolność prawną do zawierania takich umów *(ius tractatuum)*. Natomiast podmiotowość w prawie międzynarodowym oznacza zdolność prawną (zdolność do bycia podmiotem praw i obowiązków międzynarodowych) oraz zdolność do czynności prawnych (zdolność do nabywania własnym działaniem praw i obowiązków międzynarodowych).[12] Mają je przede wszystkim państwa i organizacje międzynarodowe, z tym że podmiotowości organizacji międzynarodowej nie można utożsamiać z podmiotowością państwa. Państwo ma kompetencje wynikające bezpośrednio z norm prawa międzynarodowego, natomiast zdolność organizacji międzynarodowej do działania w sferze prawa międzynarodowego jest ustanawiana przez członków (państwa członkowskie) danej organizacji i zależy od jej celów i funkcji wskazanych w konstytuujących ją dokumentach.

W prawie międzynarodowym nie wykształcono jednolitej definicji pojęcia organizacji międzynarodowej. Ze sformułowań występujących w doktrynie, najogólniej rzecz ujmując, można ją scharakteryzować jako organizację międzypaństwową, zrzeszającą państwa lub inne podmioty prawa międzynarodowego ustanowione umową międzynarodową i rządzone prawem międzynarodowym.[13] Jako podmioty prawa międzynarodowego, dla realizacji swych statutowych zadań organizacje te są odpowiednio ukształtowane w sensie organizacyjno-administracyjnym. Mają więc zorganizowaną strukturę (siedzibę, personel administracyjny, stały sekretariat, organ pełniący zwykle funkcje wykonawcze i kontrolne) oraz autonomiczne kompetencje w stosunku do państw członkowskich, w tym kompetencje stanowienia własnego autonomicznego prawa organizacji. Ponadto w obrębie organizacji międzynarodowej mogą działać różnego rodzaju odrębne struktury organizacyjne powoływane ad hoc w celu realizacji określonych specjalnych zadań. Na tych zasadach, rozwiniętych w szczegółach w części statutowej Konwencji COTIF, została zbudowana i funkcjonuje organizacja OTIF.

Miejsce umów międzynarodowych w polskim porządku prawnym określa Konstytucja RP z 1997 r., stanowiąc przy tym w art. 87 zamknięty katalog powszechnie obowiązujących źródeł prawa. Są więc nimi Konstytucja RP, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia. Odnosząc się natomiast do procedury zawierania umów międzynarodowych, Konstytucja w rozdziale VI stanowi, że organem umocowanym konstytucyjnie do zawierania umów międzynarodowych jest Rada Ministrów. Przepis ten uzupełniają procedury kompetencyjne Prezydenta RP, określone w art. 133 Konstytucji. W wyniku delegacji konstytucyjnej, wyrażonej w art. 89 ust. 3, zasady oraz tryb zawierania, ratyfikowania, zatwierdzania, ogłaszania i wypowiadania umów międzynarodowych zostały określone w Ustawie 2000. Przepisy ustawy, wraz z rozporządzeniem wykonawczym z 28 sierpnia 2000 r.[14], normują ponadto tryb ogłaszania umów międzynarodowych niepodlegających ratyfikacji, lecz zatwierdzanych przez Radę Ministrów. Do procedury krajowej zawierania umów międzynarodowych, zgodnie z art. 90 ust. 3 Konstytucji, zaliczyć trzeba ponadto Ustawę z 14 marca 2003 r.[15] o referendum ogólnokrajowym. Za wykonywanie umowy międzynarodowej oraz ew. zmiany zakresu jej obowiązywania, ustawa czyni odpowiedzialnym ministra kierującego działem administracji rządowej, właściwym do spraw, których dotyczy umowa.

Bardzo istotnym elementem Ustawy 2000 jest jej przepis intertemporalny (art. 26), w praktyce międzynarodowej bowiem często zdarzają się przypadki wyrażania zgody na związanie się umową (ratyfikacja) po znacznym upływie czasu od podpisania umowy. Np. spośród 47 sygnatariuszy Protokołu wileńskiego z 3 czerwca 1999 r., pomimo upływu 14 lat, pięć państw jeszcze go nie ratyfikowało. Przepis art. 26 Ustawy 2000 stanowi w tym względzie, że „do czynności dotyczących umów międzynarodowych, które zostały rozpoczęte a niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy". Przepis ten nie może być jednak rozumiany jako np. zobowiązujący do uruchomienia nowej procedury wyrażania zgody na rozpoczęcie negocjacji, gdy zgody tej udzielono już uprzednio a negocjacje nie zakończyły się w momencie wejścia w życie ustawy.[16] Ponadto przepisu tego nie można przyjmować za podstawę do ogłoszenia umowy zawartej np. 50 lat wcześniej (np. Umowy SMGS z 1951 r.), pod rządami przepisów niewymagających w ogóle ogłaszania takich umów.

Wśród czynności przygotowujących umowę międzynarodową, konstytucja rozróżnia jej zawieranie, ratyfikację i ew. zatwierdzenie. Zawieranie umowy, wg art. 2 ust. 2 Ustawy 2000, rozpoczynają negocjacje z udziałem zainteresowanych, potencjalnych stron umowy, w trakcie których opracowuje się tekst umowy międzynarodowej. Końcowym etapem negocjacji jest tzw. umocowanie tekstu umowy, stanowiące potwierdzenie definitywnego uzgodnienia jej tekstu, którego dokonuje się zazwyczaj przez jej podpisanie, przy czym podpisanie wynegocjowanej umowy międzynarodowej może skutkować w różny sposób, w zależności od tego, czy zawierana umowa wymaga późniejszej ratyfikacji lub zatwierdzenia, czy też jest zawierana w trybie uproszczonym, w którym przez samo złożenie pod nią podpisu przy sposobności umocowania jej tekstu, państwo w ten sposób dokonuje aktu związania się umową międzynarodową. Wynegocjowana umowa wymaga bowiem wyrażenia zgody na związanie nią państwa. Taka zgoda może przybierać różne formy, inne w procedurze krajowej i jeszcze inne w procedurze międzynarodowej.

W sferze prawa międzynarodowego, kilka sposobów wyrażania zgody na związanie państwa umową międzynarodową określa Konwencja wiedeńska z 1969 r. w art. 11. Są to:

[12] Anna Wyrozumska, op.cit.,s.98.
[13] Anna Wyrozumska, op. cit., s.103.
[14] Dz.U. z 2003 r. Nr 79, poz. 891.
[15] Dz.U. z 2003 r. nr 57, poz. 507.
[16] Anna Wyrozumska, op.cit.,s.122.

podpisanie – gdy umowa w swej treści postanawia, że złożenie podpisu pod wynegocjowaną umową będzie jednocześnie aktem wyrażenia zgody na związanie państwa umową; wymiana dokumentów stanowiących treść umowy, gdy ta przewiduje, że ich wymiana między sygnatariuszami będzie odnosiła taki właśnie skutek; ratyfikacja, przyjęcie umowy lub jej zatwierdzenie – gdy umowa w swej treści postanawia, że związanie się umową międzynarodową będzie wyrażone przez ratyfikację lub przez zatwierdzenie albo przyjęcie w warunkach podobnych do tych, które stosuje przy ratyfikacji. Formą wyrażenia zgody na związanie państwa umową międzynarodową jest również przystąpienie do umowy już obowiązującej przez państwo, które nie było jej sygnatariuszem. W takim przypadku, przepisy dotyczące ratyfikacji i zatwierdzenia stosuje się odpowiednio do przystąpienia.

Procedura krajowa wyrażania zgody na związanie państwa umową międzynarodową jest bardziej uproszczona, gdyż w Konstytucji przewiduje się dwa zasadnicze tryby wyrażania zgody na związanie RP umową międzynarodową : w art. 133 ust. 1 pkt 1 – w drodze ratyfikacji dokonywanej przez Prezydenta RP oraz w art. 146 ust. 4 pkt 10 – przez zatwierdzenie umowy międzynarodowej niewymagającej ratyfikacji, którego dokonuje Rada Ministrów. Te dwie konstytucyjne formy wyrażania zgody na związanie państwa umową rozszerza przepis art. 13 Ustawy 2000, stanowiąc za Konwencją wiedeńską, że „związanie takie może nastąpić również w drodze podpisania, wymiany not lub w inny sposób dopuszczony przez prawo międzynarodowe". Jak z powyższego wynika, państwa dysponują tu dużą swobodą w ustalaniu sposobu, w jakim ma nastąpić ich związanie umową międzynarodową, przy czym podkreślić trzeba, że umowy międzynarodowe obowiązują dane państwo bez względu na sposób, w jaki ono zostało związane. W tym miejscu wypada dodać, że wymóg ratyfikacji przewiduje Konwencja COTIF 1980 w art. 20 § 1 oraz Protokół wileński ją nowelizujący, w art. 3 § 2, a ratyfikacji tej dokonuje się w trybie art. 89 ust. 1 Konstytucji RP, tj. po uprzedniej zgodzie wyrażonej w ustawie. Wszystkie pozostałe umowy międzynarodowe, które nie podlegają ratyfikacji, wymagają zatwierdzenia przez Radę Ministrów.

Państwa negocjujące umowę międzynarodową, ustalając jaka procedura będzie niezbędna dla osiągnięcia przewidzianych w niej skutków prawnych, określają tam zazwyczaj sposób wyrażania zgody na związanie państwa umową. W Konwencji COTIF pozostawia się sygnatariuszom w tym względzie dowolność wyboru. Może to zatem być ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie, podpisanie lub przystąpienie. Natomiast jeżeli w umowie międzynarodowej odpowiednie wskazanie na ten temat się nie znajdzie, wybór krajowego trybu wyrażenia zgody na związanie się umową należy do kompetencji rządu, który w zależności od przedmiotu regulowanego umową, kieruje ją do postępowania ratyfikacyjnego lub zatwierdzającego. Dalszego wyboru między poszczególnymi rodzajami trybu ratyfikacji dokonuje sejm, decydując, czy wystarczy umowę ratyfikować za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, czy też za zgodą wyrażoną w ogólnokrajowym referendum.

Dla usytuowania międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego w porządku prawnym RP miarodajny jest przepis art. 89 ust. 1 Konstytucji. Wymienia się w nim pięć rodzajów umów międzynarodowych, które podlegają ratyfikacji po uzyskaniu uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie. Tę zgodę sejm uchwala w trybie przewidzianym dla ustaw, co implikuje wyrażenie takiej zgody na ratyfikację zarówno przez sejm jak i przez senat. Jedna z umów, zawarta w art. 89 ust. 1 pkt 3 odnosi się do umowy dotyczącej członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w organizacji międzynarodowej. Pod tę kategorię umowy międzynarodowej można właśnie odnieść przynależność RP do Międzyrządowej organizacji międzynarodowych przewozów kolejowych OTIF. Organizacja OTIF, dla realizacji statutowych celów została wyposażona w kompetencje stanowienia własnego prawa (COTIF, art. 2 § 1) i w ramach tych kompetencji ustanowiła m.in. międzynarodowe kolejowe prawo przewozowe, zamieszczając je w Załączniku B do Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejami.

Zgoda na związanie się umową międzynarodową wyrażona w odpowiedniej formie przez dane państwo stanowi dla niego konkretne zobowiązanie. Stąd przy zawieraniu umów wielostronnych jest to właściwa okoliczność dla dołączania ewentualnych uwag, zastrzeżeń czy deklaracji dotyczących ew. terytorialnie ograniczonego zakresu stosowania umowy. Do znowelizowanej Protokołem wileńskim Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r. czternastu sygnatariuszy dołączyło swoje uwagi i zastrzeżenia. Strona polska ratyfikowała treść protokołu z czasowym ograniczeniem (do 31.12.2011 r.) stosowania Załączników E, F i G do konwencji.

Oprócz ratyfikacji, drugim sposobem wyrażenia zgody na związanie państwa umową międzynarodową jest jej zatwierdzenie, podejmowane zgodnie z art. 12 Ustawy 2000 przez Radę Ministrów. Jest ono zatem aktem rządu (premiera lub ministra resortowego), ustanawianym bez udziału parlamentu i głowy państwa. Zatwierdzeniu podlegają wszystkie te umowy międzynarodowe, które nie wymagają ratyfikacji oraz te, które w swej treści wyraźnie przewidują przeprowadzenie zatwierdzenia, jako formy wyrażenia zgody na związanie państwa daną umową.

Umowy międzynarodowe nieratyfikowane, a zatem w procedurze krajowej podlegające jedynie zatwierdzeniu, w świetle art. 87 ust.1 Konstytucji nie stanowią źródła powszechnie obowiązującego prawa, nie mogą więc określać praw i obowiązków dla podmiotów prywatnych. Są to umowy adresowane głównie do organów państwa, niezawierające przepisów powszechnie obowiązujących. Dotyczą najczęściej współpracy między organami państw będących stronami umowy międzynarodowej. Stanowią natomiast źródło praw i obowiązków dla organów państwa. Jednakże z praktyki prawnej, a przede wszystkim z orzecznictwa w tym względzie wynika, że umowy międzynarodowe nieratyfikowane mogą dla podmiotów prywatnych, np. dla stron umowy o przewóz koleją wg Umowy SMGS, powodować pośrednio skutki prawne.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wprawdzie usytuowanie w polskim porządku prawnym Konwencji COTIF, podlegającej ratyfikacji, lecz jak wiadomo jest ona tylko jednym z dwóch obowiązujących w Polsce systemów międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego. Tym drugim jest Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), która nie wchodząc do katalogu źródeł powszechnie obowiązującego prawa z art. 87 Konstytucji RP, ratyfikacji nie podlega. Zakres przedmiotowy obydwu systemów, normujących sferę stosunków cywilnoprawnych z umowy o międzynarodowy przewóz towarów, jest w zasadzie zbieżny, niemniej charakter prawny obydwu umów międzynarodowych oraz struktura ich przepisów w kontekście odnośnych norm Konstytucji RP i Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów są zasadniczo odmienne, co uzasadnia konieczność co najmniej krótkiej wzmianki o następstwach tego stanu rzeczy

dla orzekania sądów w sprawach z umowy o międzynarodowy przewóz towarów.

Omawiając miejsce międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego COTIF w polskim porządku prawnym nie sposób pominąć faktu, że w Polsce, zasady międzynarodowych przewozów kolejowych, normowane są od roku 1951 aż dwoma odmiennymi, równolegle obowiązującymi systemami prawnymi, z których w świetle Konstytucji z 1997 r., tylko jeden, mianowicie Konwencja COTIF, stanowi źródło powszechnie obowiązującego prawa i jest częścią porządku prawnego RP.

Sprawa umów międzynarodowych nieratyfikowanych jest w zasadzie przy omawianiu Konwencji COTIF, podlegającej ratyfikacji, bezprzedmiotowa, jednakże nie można jej tu pominąć skoro użytkownicy transportu kolejowego oraz kolejowi przewoźnicy w swojej działalności mają do czynienia z obydwoma umowami międzynarodowymi. Z tej racji celowe będzie zwrócić uwagę na miejsce umowy nieratyfikowanej w krajowym systemie prawnym (mając na uwadze Umowę SMGS), a w szczególności na jej skuteczność prawną.

Rozważając zatem problematykę umowy międzynarodowej niepodlegającej ratyfikacji i niewchodzącej w skład polskiego porządku prawnego trzeba stwierdzić, że ocena skuteczności prawnej umów nieratyfikowanych jest w doktrynie i orzecznictwie sądowym niejednolita. Różnorodność ocen w tym względzie, żeby już pozostać przy tematyce kolejowej, najlepiej wykazać na przykładzie niepodlegającej ratyfikacji Umowy (SMGS). Jako przykład niech posłuży stanowisko sądów zawarte w ich orzecznictwie z lat poprzedzających Konstytucję RP z 1997r. w sprawach z Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

Sądy, w zasadzie wszystkich instancji, w różnych okresach obowiązywania Umowy SMGS, orzekały w tej sprawie w sposób bardzo zróżnicowany[17], np.: uznaje się moc wiążącą Umowy SMGS; neguje się zasadność postanowień Umowy SMGS w zakresie zastrzeżonym dla ustawy albo już uregulowanych ustawą; resortowy charakter Umowy SMGS stanowi przeszkodę włączenia jej do krajowego porządku prawnego; pojęcie umowy międzynarodowej nie obejmuje umów nieratyfikowanych, zatem odmawia się jej charakteru umowy międzynarodowej, a tym samym pierwszeństwa w jej stosowaniu wobec ustaw krajowych. Resort kolei (PKP), zawierając w roku 1951 umowę z kolejami innych państw, wiązał nią nie tylko zarząd polskich kolei, ale i państwo, zawierane bowiem były jako umowy międzynarodowe.

Z punktu widzenia prawa polskiego, status Umowy SMGS pod rządami Konstytucji RP z 1997 r., jako umowy nieratyfikowanej, uległ zasadniczej zmianie. Kształtuje go obecnie pośrednio przepis art. 87 Konstytucji, z którego wynika, że Umowa SMGS, jako nieratyfikowana i nieogłoszona w rządowym organie promulgacyjnym, nie stanowi samodzielnego źródła powszechnie obowiązującego prawa, a tym samym nie może dawać praw ani nakładać obowiązków na jednostkę, a w jej krajowym stosowaniu nie ma pierwszeństwa w stosunku do ustawy. Należy jednak podkreślić, że charakter prawny umowy państwowej (rządowej czy resortowej) nieratyfikowanej, nie wpływa na jej status na płaszczyźnie prawa krajowego. Zresztą jako umowa resortowa, w prawie czterdziestoletniej praktyce prawnej pod rządami poprzednich konstytucji, była stosowana i wykonywana bez jakiegokolwiek kwestionowania jej zasadności przez ówczesnego ustawodawcę.

Umowa SMGS jest stosowana również pod rządami Konstytucji RP z 1997 r., chociaż opinie instytucji upoważnionych do urzędowej wykładni tego rodzaju aktów prawnych, (SN, NSA, Trybunał Konstytucyjny), na temat skuteczności prawnej umowy międzynarodowej nieratyfikowanej, jaką jest Umowa SMGS, pozostają nadal kontrowersyjne. W jednym są natomiast zgodne: respektując przepis art. 9 Konstytucji RP, z którego wynika m.in. zasada pacta sunt servanda, umowa międzynarodowa nieratyfikowana wiąże państwo, wszak podlega zatwierdzeniu, które jest jedną z form związania się państwa daną umową. Trzeba przyjąć, stosując zasadę dobrej wiary, że takie zatwierdzenie Umowy SMGS ze strony rządu PRL w roku 1951 istotnie nastąpiło .

Kwestia skuteczności prawnej umów nieratyfikowanych jest dla praktyki prawnej sprawą problematyczną i w zasadzie dotychczas wciąż definitywnie nierozwiązaną. Konstytucja nie określa ich roli w krajowym ustawodawstwie i stąd przytoczone wyżej zróżnicowane opinie prawne sądów w kwestii skuteczności prawnej Umowy SMGS.

Niejednoznaczne orzecznictwo sądów w kwestii skuteczności prawnej umów międzynarodowych nieratyfikowanych i nieogłaszanych, z wyjątkiem tej skutkującej respektowaniem zasady pacta sunt servanda, budzi szereg wątpliwości w odniesieniu do mocy obowiązującej takich umów i podstawy ich stosowania. Miejsce ratyfikowanych umów międzynarodowych i podstawę ich stosowania w polskim porządku prawnym reguluje jednoznacznie Konstytucja RP, nie wypowiada się natomiast na temat roli umów międzynarodowych nieratyfikowanych. W piśmiennictwie na ten temat wskazuje się wprawdzie na kilka możliwych tu rozwiązań prawnych, m.in. zastosowanie tzw. odesłań zawartych w ustawie, jednakże zamknięty katalog powszechnie obowiązujących źródeł prawa wyklucza wprowadzenie do niego umów międzynarodowych niespełniających przesłanek określonych w art. 91 ust. 1 Konstytucji RP, czyli umów międzynarodowych nieratyfikowanych lub nieogłoszonych.

Odesłanie (do umowy międzynarodowej), zawarte niekiedy w ustawie stanowi jeden ze sposobów implementacji umów międzynarodowych nieratyfikowanych w prawie krajowym i było szeroko stosowane pod rządami Konstytucji z 1952 r. Przykładowo można przytoczyć takie odesłanie, zawarte w obowiązującej wciąż Ustawie Prawo przewozowe z 15 listopada 1984 r., stwierdzające w art. 1 ust. 3 że: „Przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej". Rozumując więc a contrario, jeżeli umowa międzynarodowa (w naszym przykładzie chodzi o umowę nieratyfikowaną i nieogłoszoną np. SMGS) stanowi inaczej, wówczas przepisy tejże umowy, stając się przepisami inkorporowanymi do ustawy krajowej – według poglądu wyrażanego w piśmiennictwie – mogą stanowić podstawę jej stosowania. Niemniej, co należy podkreślić z całą mocą, takiej inkorporacji umowy międzynarodowej nieratyfikowanej i nieogłoszonej nie można traktować jako rozszerzenia katalogu powszechnie obowiązujących źródeł prawa określonych w art. 87 Konstytucji RP.

Kończąc tę dygresję na temat usytuowania umowy międzynarodowej nieratyfikowanej w polskim systemie prawnym i braku jednoznaczności w interpretacji przez sądy jej skuteczności prawnej w sprawach z umowy o przewóz w komunikacji międzynarodowej, zastanawiać musi sens utrzymywania w Polsce obowiązku stosowania dwóch odmien-

[17] Anna Wyrozumska, op.cit., s.599.

nych systemów międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego.

W świetle odnośnych norm konstytucyjnych oraz znowelizowanej Konwencji COTIF, nie można dopatrzyć się żadnych przeszkód dla przywrócenia w tym względzie stanu prawnego sprzed 1951 roku i powrotu do zasady obowiązywania wyłącznie jednego, ujednoliconego dla 47 państw stron Konwencji COTIF, międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, stosowanego w Polsce od 1922 r. Tym samym z przepisów prawa przewozowego zostałaby wyeliminowana, pozostająca poza krajowym porządkiem prawnym, wielce kontrowersyjna międzynarodowa umowa nieratyfikowana oraz towarzyszące jej przepisy, nieprzystające dziś w żadnym stopniu do realiów integrowanego w ramach Unii Europejskiej rynku transportowego.

Z braku publikacji aktualizowanych przepisów normujących w umowie SMGS przewozy kolejowe w komunikacji międzynarodowej, można przypuszczać, że kompetentne w tej mierze czynniki, odpowiedzialne za merytoryczną poprawność prawa przewozowego, skłaniają się ku wyżej wyrażonej sugestii rozwiązania tego rodzaju dualizmu prawnego istniejącego w polskim ustawodawstwie, o czym może świadczyć zaniechanie od 12 lat bieżącej aktualizacji, obowiązującej przecież w Polsce Umowy SMGS, przez niepodawanie do publicznej wiadomości poprawek i uzupełnień do niej oraz niepublikowanie jej tekstu jednolitego, ustanawianego okresowo przez Organizację Współpracy Kolei (OSŻD).

Wracając do tematu Konwencji COTIF stwierdzić trzeba, że istotne znaczenie dla każdej umowy międzynarodowej, jako międzynarodowego aktu prawnego, ma termin jej wejścia w życie. Od tego momentu bowiem umowa nabiera mocy obowiązującej i wiąże strony, które powinny ją wykonywać w dobrej wierze. Przypomnijmy jednak, że skuteczności prawnej na płaszczyźnie krajowej nabywa ratyfikowana umowa międzynarodowa w dniu jej ogłoszenia w organie promulgacyjnym. Kwestię wejścia w życie umowy międzynarodowej normują odpowiednio obydwie Konwencje wiedeńskie, stanowiąc, że „traktat wchodzi w życie w trybie i dniu przewidzianym w traktacie, bądź uzgodnionym przez państwa negocjujące". W Konwencji COTIF 1999, taki uzgodniony przez negocjujące państwa termin zawiera art. 4 Protokołu wileńskiego. Brak takiego ustalenia w umowie traktuje się jako wyrażenie zgody negocjujących państw na zastosowanie normy art. 24 ust. 1 Konwencji wiedeńskiej, zgodnie z którą „traktat wchodzi w życie, gdy zgoda na związanie się traktatem zostanie wyrażona przez wszystkie państwa negocjujące". Ten wymóg jednomyślności w tym względzie jest jednak kłopotliwy w postępowaniu wykonawczym, szczególnie w odniesieniu do umów wielostronnych, wystarczy bowiem, żeby jedno państwo spośród licznego grona negocjujących nie wyraziło zgody na związanie się umową a umowa nie będzie mogła wejść w życie. Gdyby np. zasadę jednomyślności zastosowano przy nowelizacji Konwencji COTIF 1980, to pomimo upływu 14 lat od daty podpisania do niej zmian, znowelizowana Konwencja COTIF nie weszłaby w życie, bowiem spośród 48 jej członków (47 państw + Unia Europejska), z ratyfikacją zwleka nadal pięć państw.

W celu uniknięcia podobnych sytuacji, w umowach międzynarodowych ustala się najczęściej liczbę państw z dokonaną ratyfikacją, niezbędną do wejścia umowy w życie. Dla Konwencji COTIF 1999, zgodnie z art. 20 § 2 Konwencji COTIF 1980, liczba ta stanowi ⅔ jej sygnatariuszy. W wyniku osiągnięcia tej liczby ratyfikacji konwencji, jej depozytariusz tymczasowy pismem z dnia 5 kwietnia 2006 r. powiadomił sygnatariuszy Protokołu wileńskiego, że dniem wejścia w życie protokołu z 3 czerwca 1999 r., wprowadzającego zmiany do Konwencji COTIF 1980, będzie dzień 1 lipca 2006 r., pozostawiając im prawie trzymiesięczne *vacatio legis* w sferze prawa międzynarodowego, jako czas niezbędny do włączenia konwencji do wewnętrznego porządku prawnego państw stron Konwencji COTIF 1999 i zsynchronizowania terminu jej wejścia w życie w kraju, z tym ustalonym wcześniej na płaszczyźnie międzynarodowej.

Punktem wyjścia dla rozpoczęcia krajowej procedury włączenia konwencji do polskiego porządku prawnego było powiadomienie polskiego rządu, że protokół z 3 czerwca 1999 r. wprowadzający zmiany do Konwencji COTIF z dnia 9 maja 1980 r. wchodzi w życie 1 lipca 2006 r. Włączenie umowy międzynarodowej do krajowego porządku prawnego następuje na mocy art. 91 ust. 1 Konstytucji RP, który postanawia, że: „ Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy".

Przebieg procedury włączenia Konwencji COTIF 1999 do krajowego porządku prawnego w ujęciu chronologicznym obrazuje poniższe zestawienie poszczególnych jej etapów:

5 kwietnia 2006 r. – organizacja OTIF, jako tymczasowy depozytariusz powiadamia Rząd RP o osiągnięciu liczby ratyfikacji niezbędnej do wprowadzenia w życie Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. W związku z tym, zgodnie z art. 4 § 1 Protokołu 1999, dzień wejścia w życie Konwencji COTIF 1999 ustala się na 1 lipca 2006 r.

6 czerwca 2007 r. – w Dzienniku Ustaw RP Nr 100 z 6 czerwca 2007 r. następuje ogłoszenie:

1) Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzającego zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r.; Załącznikiem do Protokołu jest Konwencja COTIF w znowelizowanym brzmieniu;
2) oświadczenia rządowego z dnia 12 lutego 2007 r. powiadamiającego, że:
   a) dnia 16 września 2002 r. Prezydent RP ratyfikował Protokół z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
   b) zgodnie z art. 4 § 1 Protokołu wszedł on w życie dnia 1 lipca 2006 r.
   c) zgodnie z art. 4 § 1 Protokołu w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej wszedł on w życie dnia 1 lipca 2006 r.

Konstytucyjnym warunkiem włączenia ratyfikowanej umowy międzynarodowej do krajowego porządku prawnego jest jej ogłoszenie w Dzienniku Ustaw RP (art. 91 ust. 1). Konwencja COTIF 1999 weszła wprawdzie w życie 1 lipca 2006 r., lecz jak wynika z wykazanej wyżej chronologii postępowania w procesie przygotowywania do wprowadzenia w życie znowelizowanej umowy międzynarodowej, w kraju mogła być bezpośrednio stosowana od 6 czerwca 2007 r. bowiem dopiero w tym dniu, przez ogłoszenie jej w Dzienniku Ustaw RP Nr 100, została włączona do krajowego porządku prawnego. W tej zaistniałej na gruncie prawa krajowego sytuacji godzi się sięgnąć do orzecznictwa NSA,[18] w którym przy orzekaniu w podobnej sprawie, w wyroku z 29.12.1999 r. (ISA/Po/3057/98), odróżnia się wejście umowy międzynarodowej w życie od jej skuteczności w prawie krajowym, bowiem dopiero gdy wejście w życie ratyfiko-

[18] Anna Wyrozumska op.cit., s.564.

wanej umowy międzynarodowej zostanie ogłoszone w Dzienniku Ustaw RP, umowa ta może wywoływać skutki w sferze praw i obowiązków podmiotów prawa. Cytowane wyżej w punkcie 2 lit. c) oświadczenie rządowe, że Protokół wileński w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej wszedł w życie dnia 1 lipca 2006 r. ma znaczenie jedynie formalne, spełnia po prostu wymóg § 11 rozporządzenia wykonawczego do Ustawy 2000, żeby ogłoszenie ratyfikowanej umowy międzynarodowej obejmowało m. in. oświadczenie o mocy obowiązującej umowy międzynarodowej w stosunku do RP i nie nadaje publikowanemu tekstowi umowy skuteczności prawnej w prawie krajowym od 1 lipca 2006 r.

Skuteczność prawna Konwencji COTIF 1999, w trakcie wprowadzania jej w życie, przedstawia się następująco: konwencja, po upływie *vacatio legis* wchodzi w życie 1 lipca 2006 r. i od tej daty wywołuje skutki prawne, jednakże w pełnym wymiarze (tzn. w krajowym i międzynarodowym) tylko w relacji z tymi państwami, które ratyfikowaną konwencję COTIF 1999 przed tym terminem zdołały włączyć do swojego wewnętrznego porządku prawnego. Wobec państw, stron umowy, które tego nie dokonały do 1 lipca 2006 r., wszelkie prawa i obowiązki z niej wynikające skutkują w wymiarze ograniczonym tj. wyłącznie na płaszczyźnie prawa międzynarodowego, jak wynika bowiem z przepisów Konwencji wiedeńskiej, dla obowiązywania umowy międzynarodowej nie ma znaczenia, czy tekst umowy został przez dane państwo podany w kraju do publicznej wiadomości.

Taka sytuacja prawna wytworzona w Polsce na gruncie międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, w czasie od wejścia Konwencji COTIF w życie, tj. od 1 lipca 2006 do wprowadzenie jej w życie w Polsce, czyli do 6 czerwca 2007 r., wykluczyła w zasadzie możliwość nadania przesyłki do przewozu w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej na podstawie wprowadzonej w życie znowelizowanej Konwencji COTIF, gdyż przewoźnik wykonanie swego zobowiązania do przemieszczenia przesyłki rozpoczyna w tym wypadku na stacji nadania usytuowanej wewnątrz kraju, a nie poza jego granicami. Wewnątrz kraju przepisy konwencji COTIF 1980 wygasły, a te znowelizowane (COTIF 1999), z braku ich ogłoszenia w Polsce, jeszcze nie obowiązywały. Przypomnieć bowiem należy, że jak wynika z art. 91 ust. 1 Konstytucji RP, brak publikacji ratyfikowanej umowy międzynarodowej w Dzienniku Ustaw RP, a w konsekwencji pozostawanie jej poza krajowym porządkiem prawnym, pomimo tego że na płaszczyźnie międzynarodowej Polska jest nią związana, powoduje, że w prawie krajowym umowa ta jest pozbawiona skuteczności w relacji państwo – jednostka.

Dodać przy tym należy, że obowiązywanie umowy tylko na gruncie prawa międzynarodowego nie wystarcza do zastosowania jej przez sądy krajowe w razie ew. postępowania procesowego. Wymóg ogłoszenia ratyfikowanej umowy międzynarodowej, będący warunkiem *sine qua non* włączenia jej do polskiego porządku prawnego, został zatem w polskim prawodawstwie spełniony dopiero 6 czerwca 2007 r. Jak wykazuje praktyka, w odróżnieniu od publikacji ustaw, opóźnienia w ogłaszaniu umów międzynarodowych nie należą do rzadkości. Tego rodzaju uchybienia nie ustrzeżono się i w polskim procesie legislacyjnym, wprowadzając w życie Konwencję COTIF z prawie rocznym opóźnieniem.

Tematyka umów międzynarodowych jest w zasadzie nieograniczona, a ich charakter i zakres przedmiotowy bardzo zróżnicowany. Niektóre z nich, zawarte na czas nieokreślony, nie wymagają w ich wykonywaniu specjalnej aktywności stron, inne, pomyślane jako ramy do wykreowania określonej organizacji międzynarodowej, międzynarodowej przysługuj pierwszeństwo niezależnie od zgodności z normami prawa krajowego. Niemniej wejście w życie takiej umowy międzynarodowej nie powoduje uchylenia ustaw z nią sprzecznych. wymagają dalszej współpracy międzypaństwowej w danej dziedzinie. Tym celom mają służyć ustanowione zawieraną umową jej wewnętrzne organy, wyposażone w kompetencje podejmowania uchwał wykonawczych czy, jak w przypadku organizacji OTIF, stanowienia autonomicznego prawa. Tego typu umową międzynarodową, stwarzającą ramy dla przyszłościowej współpracy międzypaństwowej w celu realizacji zamierzeń organizacji OTIF, jest właśnie Konwencja o międzynarodowych przewozach kolejami (COTIF).

Umowy międzynarodowe, zależnie od ich przedmiotu, mogą obowiązywać bezterminowo, ale ich merytoryczna strona, z upływem czasu i w miarę potrzeby, może być zmieniana. Samą procedurę wnoszenia takich zmian do umów międzynarodowych określa w szczegółach Konwencja wiedeńska. Odnośne przepisy tam zawarte mają jednak charakter subsydiarny, czyli mogą mieć zastosowanie, jeżeli strony w umowie nie postanowią inaczej. Zmiany mniej istotnych postanowień wprowadza się za pomocą wnoszenia fragmentarycznych poprawek do dotychczasowego tekstu umowy, natomiast korekty bardziej doniosłych przepisów, zmieniających w istotny sposób dotychczasowe ich brzmienie, dokonuje się przez rewizję jej tekstu. Rewizję umowy przeprowadza się zazwyczaj w formie zawarcia nowej (znowelizowanej) umowy międzynarodowej, przy zastosowaniu wszystkich obowiązujących tu procedur międzynarodowych i krajowych. W wyniku właśnie takiej rewizji Konwencji COTIF 1980 zawarto nową umowę, czyli Konwencję COTIF 1999, nadającą jej znowelizowane brzmienie, uwzględniające m.in. realia zintegrowanego w ramach Unii Europejskiej rynku transportowego.

Od zasadniczej zmiany umowy międzynarodowej, następującej w wyniku rewizji, odróżnia się zmiany o ograniczonym rozmiarze, określane jako poprawki wprowadzane do umowy na skutek ujawnienia w tekście autentycznym błędów natury formalnej czy merytorycznej. Dla usunięcia błędów formalnych nie przewiduje się specjalnej procedury, niemniej odpowiedniej poprawki dokonać muszą wszystkie strony umowy. Natomiast korygowanie błędów prowadzących do zmian merytorycznych tekstu prawnego wymaga już zastosowania specjalnej procedury proponowanej w tym względzie przez Konwencję wiedeńską. Odnośne przepisy tam zawarte mają jednak charakter subsydiarny. Strony Konwencji COTIF, bazując na przeszło stuletnim doświadczeniu w stanowieniu regulacji prawno-przewozowych, uwzględniając konieczność periodycznego dostosowywania jej postanowień do zmieniających się z upływem czasu warunków rynkowych, ustanowiły w znowelizowanej konwencji własne, szczegółowe zasady procedowania zmian w konwencji, zawierając je w przepisach artykułów 33 – 35. Wprowadzanie ich w życie następuje wg procedury międzynarodowej a następnie krajowej, właściwej dla tej czynności przy wprowadzaniu w życie aktu podstawowego.

Zasady stosowania umowy międzynarodowej w krajowym porządku prawnym nie znajdują ani w doktrynie, ani w praktyce jednolitej regulacji. Istotą problemu jest ustalenie, na ile stosowanie umowy międzynarodowej w polskim porządku prawnym podlega zasadom prawa krajowego lub międzynarodowego. Ustawodawstwo polskie nie wymaga zamiany (transformacji) umowy międzynarodowej na prawo krajowe i dopuszcza bezpośrednie stosowanie norm prawnych umowy międzynarodowej włączonej do krajowego porządku prawnego (inkorporacja). W konsekwencji tego stanu rzeczy, norma prawa międzynarodowego obowiązuje na płaszczyźnie prawa

krajowego, jako norma międzynarodowa, bez konieczności zmiany jej charakteru prawnego. Ten proces inkorporacji dokonuje się zazwyczaj automatycznie tj. bez wyraźnego upoważnienia ze strony ustawodawstwa krajowego, bowiem wystarczającą podstawą do przeprowadzenia tego procesu inkorporacyjnego jest akt związania państwa umową międzynarodową, pod jednym wszakże warunkiem, że w prawie krajowym nie ma przepisu, z którego by wynikało, że prawo krajowe nie zezwala na stosowanie w danym przypadku prawa międzynarodowego. Ta metoda inkorporowania prawa międzynarodowego do krajowego porządku prawnego znajduje swoje umocowanie w art. 87 ust. 1 Konstytucji RP, stanowiąc że: „Źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: „…ratyfikowane umowy międzynarodowe[19]…..", a także w art. 91 ust.1 gdzie czytamy, że: „Ratyfikowana umowa międzynarodowa, „…jest bezpośrednio stosowana"[20].

Konstytucyjnym warunkiem włączenia ratyfikowanej umowy międzynarodowej do krajowego porządku prawnego jest jej ogłoszenie w Dzienniku Ustaw RP. W odniesieniu do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., w brzmieniu przyjętym Protokołem zmian z dnia 3 czerwca 1999 roku ten warunek został spełniony przez ogłoszenie jej w Dzienniku Ustaw RP Nr 100 z 6 czerwca 2007 r. Z tym dniem Konwencja COTIF 1999 stała się częścią polskiego porządku prawnego. Z datą wejścia umowy w życie strony są zobowiązane do jej przestrzegania i wykonywania. Odnośne postanowienie Konwencji wiedeńskiej stanowi w tym względzie, że „Każdy będący w mocy traktat wiąże jego strony i powinien być przez nie wykonywany w dobrej wierze".Postanowienie to wyraża fundamentalną zasadę prawa traktatów: *pacta sunt servanda*.

Skuteczność prawna ratyfikowanych umów międzynarodowych wobec źródeł prawa krajowego (ustawy, rozporządzenia, akty podustawowe) jest zróżnicowana i zależy od trybu ich ratyfikacji. Pamiętamy, że konstytucja rozróżnia cztery warianty ratyfikacji. Konwencja COTIF podlega ratyfikacji w trybie art. 89 ust. 1, czyli za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, a takie umowy, jeżeli nie da się ich pogodzić z ustawą, zgodnie z art. 91 ust. 2 Konstytucji RP, mają przed nią pierwszeństwo. Konwencja COTIF zatem, w razie kolizji z przepisami, np. Ustawy Prawo przewozowe, przeważa wobec ustawy, z odnośnych przepisów konstytucyjnych wynika bowiem zasada, że tego rodzaju normie umowy międzynarodowej przysługuje pierwszeństwo niezależnie od zgodności z normami prawa krajowego. Niemniej wejście w życie takiej umowy międzynarodowej nie powoduje uchylenia ustaw z nią sprzecznych.

Przywołany wyżej przepis nie jest jedynym, wyrażającym zasadę prymatu prawa międzynarodowego nad prawem krajowym. Sytuacje kolizyjne mogą być również rozwiązywane na zasadzie prymatu wszystkich ratyfikowanych umów międzynarodowych w stosunku do ustaw w oparciu o art. 9 Konstytucji RP, stanowiący, że: „Rzeczpospolita Polska przestrzega wiążącego ją prawa międzynarodowego" czy też traktując umowę międzynarodową w stosunku do ustawy jako *lex specialis*.

Oprócz konstytucyjnej regulacji skuteczności norm prawa międzynarodowego w krajowym porządku prawnym, tę kwestię reguluje ponadto Traktat akcesyjny zawarty przez Polskę z Unią Europejską. Przystępując do Unii Europejskiej strona polska zobowiązała się m.in. do przyjęcia jej całego dorobku prawnego *(acquis communautaire)*, wykreowanego najpierw w ówczesnych Wspólnotach Europejskich, a później (po Traktacie Lizbońskim), w Unii Europejskiej, w tym dwóch podstawowych zasad ustrojowych unijnego porządku prawnego: pierwszeństwa prawa unijnego przed prawem krajowym oraz bezpośredniego skutku prawa unijnego (tzn. bez jego transformacji na prawo krajowe) w krajowym porządku prawnym. Jeżeli pod określeniem „prawo unijne" rozumieć umowę międzynarodową, bo w istocie jest ono taką, to identyczne zasady, z mocy konstytucyjnej, funkcjonują w polskim porządku prawnym pod rządami Konstytucji RP z 1997 r., co wyżej zostało, w miarę wyczerpująco, zrelacjonowane. Inną jednak rolę przypisuje się obowiązywaniu obydwu tym zasadom prawa unijnego, mianowicie: stosowane w unijnym porządku prawnym mają stać na straży zapewnienia jednolitego stosowania prawa unijnego we wszystkich 28 państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Przyjęcie przez Polskę dorobku prawnego Unii Europejskiej m.in. w przedmiocie międzynarodowego prawa przewozowego wprowadziło obowiązek stosowania w komunikacji międzynarodowej odnośnych przepisów Unii Europejskiej, nie zawsze zbieżnych z przepisami Konwencji COTIF. Przepisy te, stanowione przez dwie merytorycznie odrębne organizacje międzynarodowe, ustalały często niespójne regulacje prawne dla tych samych czynności wykonywanych przy obsłudze kolejowych przewozów międzynarodowych, a normowanych wcześniej przepisami Konwencji COTIF, przy czym w żadnym z nich nie było odpowiedniej regulacji, która by wskazywała jakie normy, spośród obowiązujących równolegle dwóch systemów przepisów prawnoprzewozowych, należy stosować w danym przypadku, względnie który z tych systemów ma priorytet w stosowaniu. Ten powstały dualizm prawny został wyeliminowany traktatem akcesyjnym z 1 lipca 2011 r., którym Unia Europejska została przyjęta w poczet członków Konwencji COTIF.[21]

W celu uniknięcia, już po akcesji, jakichkolwiek kolizji prawnych między Konwencją COTIF a unijnym dorobkiem prawnym w dziedzinie międzynarodowego prawa przewozowego, w art. 2 Traktatu akcesyjnego zamieszczono tzw. klauzulę rozdzielności, stanowiącą, że państwa uczestniczące w Konwencji COTIF, niebędące państwami członkowskimi Unii Europejskiej, stosują przepisy tej konwencji bez jakichkolwiek ograniczeń, natomiast państwa członkowskie Unii Europejskiej, będące jednocześnie stronami Konwencji COTIF, stosują również jej przepisy, chyba że dla regulacji danego przypadku unormowanego w konwencji istnieją również stosowne przepisy unijne. W takim razie państwa te, zamiast Konwencji COTIF respektują w swoich wzajemnych relacjach przepisy unijne, nie stosując tym samym przepisów konwencji. W ten sposób kwestie zgodności prawodawstwa unijnego z Konwencją COTIF zostały rozstrzygnięte, co do zasady, lecz na razie tylko w Traktacie akcesyjnym. W przygotowaniu są natomiast związane z tym niezbędne zmiany, jakie należy wprowadzić do przepisów Konwencji COTIF. Dopiero po ich ratyfikowaniu i ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw RP, można będzie je włączyć do porządku prawnego RP.

Opisując procedury stosowane przy włączaniu do porządku prawnego RP Konwencji COTIF, będącej aktem normatywnym z zak-

[19] Podkreślenie własne.

[20] Pokreślenie własne.

[21] Obszerniej na ten temat czyt. Biuletyn PISiL nr 3-5/2012.

resem obowiązywania na terytorium 47 państw, nie sposób pominąć nieodłącznie z nią związanej problematyki językowej. Umowy międzynarodowe, chociaż są sporządzane zazwyczaj w kilku wersjach językowych, wyrażają w istocie jedną i tę samą intencję układających się stron. Konwencja wiedeńska, w tym względzie w art. 33 ust. 1 postanawia, że „Jeżeli strony w samej umowie nie ustanowiły, która z kilku wersji językowych ma pierwszeństwo, każdą z nich traktuje się jako autentyczną". Umowa międzynarodowa sporządzona w kilku wersjach językowych, jednakowo autentycznych, jest jednak pewnym utrudnieniem w realizacji jej celów, bowiem w wielojęzycznych tekstach umowy pojawiają się zazwyczaj rozbieżności, prowadzące nieraz do poważnych sporów interpretacyjnych. W celu uniknięcia tych trudności, bardziej racjonalne jest zamieszczenie w umowie międzynarodowej klauzuli, wskazującej na jeden z języków, który w razie rozbieżności interpretacyjnych jest językiem rozstrzygającym. Takie rozwiązanie przyjęto w Konwencji COTIF, stanowiąc w art. 45 § 1, że „Konwencję sporządzono w języku francuskim, niemieckim i angielskim, natomiast w razie rozbieżności rozstrzygający jest język francuski".

Ustawodawstwo polskie w art. 19 Ustawy 2000 wymaga, żeby umowa międzynarodowa została udostępniona w języku polskim oraz w jednym z języków, w którym został sporządzony tekst autentyczny. Przy ogłaszaniu Konwencji COTIF 1999 ten wymóg został spełniony z naddatkiem, bowiem w Dzienniku Ustaw RP Nr 100 z 6 czerwca 2007 ukazał się tekst konwencji w wersji polskiej, francuskiej i angielskiej, z tym że tekstem rozstrzygającym, a więc autentycznym, jest wyłącznie tekst w języku francuskim. Wymagana przez przepis konstytucyjny publikacja umowy międzynarodowej następuje przez jej ogłoszenie w Dzienniku Ustaw RP, rozumieć zatem należy, że chodzi tu o publikację tekstu autentycznego, któremu towarzyszy przekład polski. Ta zasada ma swoje racjonalne uzasadnienie wyrażające się w tym, że tłumaczenie obfituje często w błędy i wypaczenia tekstu autentycznego. Żeby pozostać w tym względzie przy Konwencji COTIF 1999, wystarczy przytoczyć, że w polskiej wersji jej załącznika B, stanowiącego treść międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego w postaci Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), liczącego 52 artykuły, znalazło się 50 nieścisłości, wynikających z mało starannego przekładu tekstu autentycznego.[22] Trzeba przy tym pamiętać, że tekst konwencji w wersji przetłumaczonej na język polski nie ma charakteru normatywnego. Język polski bowiem nie jest oficjalnym językiem, w jakim sformułowano konwencję.[23] Nie uzyskuje charakteru normatywnego również przez publikację w organie promulgacyjnym. Tłumaczenie polskie ma jednak zasadnicze znaczenie informacyjne, umożliwiające zainteresowanym zapoznanie się z tekstem konwencji.

Jerzy Godlewski

[22] Jerzy Godlewski, Przepisy ujednolicone CIM, Wydawnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Gdynia 2007.s. 21-133.
[23] Marcin Czepelak, Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego. Oficyna a Wolters Kluwer business, Warszawa 2008, s. 419-426

Grupa robocza transportu drogowego FIATA – Zagrzeb, 13-14 września 2013

Nieco ponad dwa miesiące od wejścia Chorwacji do Unii Europejskiej grupa robocza transportu drogowego FIATA spotkała się w Zagrzebiu w siedzibie Chorwackiej Izby Gospodarczej, której tradycje funkcjonowania sięgają czasów Cesarstwa Habsburgów. Obecnie Chorwacka Izba Gospodarcza jest organizacją skupiającą wszystkie sfery działalności gospodarczej w tym kraju, w tym tych, które dotyczą spedycji i transportu. W rezultacie znaczną część spotkania poświęcono doświadczeniom poszczególnych krajów, które przystąpiły do Unii Europejskiej a tym samym do wspólnotowego systemu transportowego.

W przypadku Chorwacji, podobnie jak miało to miejsce w przeszłości w innych krajach, akcesja do Unii Europejskiej oznaczała bardzo poważne problemy agencji celnych. Wielu pracowników stanęło wobec perspektywy utraty pracy lub konieczności zmiany formy aktywności w nowych warunkach w swoich firmach.

Dyskusję w trakcie spotkania w sposób oczywisty zdominowała sprawa dotycząca funkcjonowania systemu TIR w Rosji. Z uwagi na fakt, że wykonywanie przewozów do Rosji stanowi podstawę egzystencji wielu firm spedycyjnych i transportowych-ten problem stał się źródłem niepokoju i troski w wielu europejskich krajach. Odpowiedź na pytanie o co chodzi rosyjskim władzom nie jest jednoznaczna. Póki co Rosja nie neguje potrzeby istnienia systemu TIR, niemniej jednak od pewnego czasu pojawiają się informacje o próbach wprowadzenia dodatkowych opłat jako zabezpieczenia należności celnych. Według IRU, w okresie 2010-2013 w wyniku otwarcia procedury reklamacyjnej dotyczącej zapłaty należności celnych, zasadnych jest 8 claimów. W rozumieniu artykułów 2 i 17 Konwencji TIR nie ma podstaw do rozpatrywania innych reklamacji. Według strony rosyjskiej przedmiotem dyskusji jest kwota równa mniej więcej 650 milionom dolarów, będąca rezultatem nieprawidłowości w ciągu ostatnich 10 lat. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na to w jaki sposób przebiega procedura reklamacyjna dotycząca zapłaty należności gwarantowanych karnetem TIR. IRU po doświadczeniach z początku lat 90-tych wypracowało procedurę, której sens polega na tym, że ewentualna wypłata może nastąpić po wyczerpaniu wszelkich możliwości uzyskania stosownych kwot, najpierw od przewoźnika, który wykonywał przewóz, następnie od narodowego stowarzyszenia będącego dystry-

butorem karnetów TIR. W rezultacie takiego podejścia, według IRU to ASMAP, rosyjska organizacja przewoźników jest w sporze z rosyjskim ministerstwem finansów. Jednocześnie, ponieważ przedmiotem sporu są sprawy sprzed 10 lat, są one w rozumieniu Konwencji TIR przedawnione. Przy czym w związku z inną konstrukcją prawną przedawnienia w prawie rosyjskim, do przedawnienia nie doszło według władz Rosji. Jednocześnie jednak art.17.4 konstytucji Federacji Rosyjskiej przewiduje pierwszeństwo czy raczej nadrzędną rolę konwencji międzynarodowych nad przepisami krajowymi. Sprawa przeciwko ASMAP toczy się w sądzie w Moskwie i trudno przewidzieć jej rezultat.

W związku z zaistniałą sytuacją IRU opublikowało instrukcję postępowania dla kierowców, którzy będą mieli problemy z akceptacją karnetu TIR na granicy. Pomijając odpowiedź na pytanie czy kierowca jest w stanie wyegzekwować na granicy, od urzędników celnych, stosowne oświadczenie spróbujmy zwrócić uwagę na szereg aspektów, które dzieją się w otoczeniu problemów związanych z akceptacją karnetu TIR. W europejskiej przestrzeni gospodarczej ostatnich lat ukształtowały się dwie unie celne: Unia Europejska i Unia Celna Białorusi, Rosji i Kazachstanu. W praktyce nie ma, na przykład problemu wykonania przewozu w relacji UE- Kaliningrad bez karnetu TIR, a na granicy dwóch unii celnych funkcjonują przynajmniej dwie agencje celne Arsenal i Rostek udzielające gwarancji celnych na tranzyt. Wydaje się, iż kwestią czasu jest powstanie systemu umożliwiającego nabycie alternatywnego dla systemu TIR zabezpieczenia na tranzyt, choć dochodzenie do niego ma dość burzliwy, budzący kontrowersje przebieg. Niezaprzeczalnym jest również fakt, że w ostatnim okresie miało miejsce szereg spektakularnych zdarzeń w wyniku, których doszło do wykrycia niezgodnych z prawem działań urzędników celnych. W tej sytuacji decyzja rosyjskich władz, która dotarła do uczestników spotkania grupy roboczej około godziny 16.00-14 września, iż restrykcje dotyczące dodatkowych zabezpieczeń na tranzyt będą dotyczyły wyłącznie przejść granicznych na terenie Syberii i Dalekiego Wschodu wydaje się rozwiązaniem salomonowym dającym stronom czas na przedstawienie stanowisk i poszukanie sposobów na rozwiązanie spornego problemu.

Przedstawiciel IRU zwrócił również uwagę na inne sfery aktywności IRU. Szczególnie zaawansowany poziom osiągnęły prace nad stworzeniem możliwości zwiększenia ilości miejsc załadunku i rozładunku, które można wpisać do dokumentu TIR z czterech do ośmiu, co znacznie ułatwiłoby przewozy mniejszych partii towaru przy użyciu karnetu TIR.

Sporo czasu poświęcono na przedstawienie aktualnego stanu prac dotyczących opłat drogowych. Co jakiś czas w dokumentach unijnych pojawia się próba ujednolicenia systemu opłat drogowych, trwają prace koncepcyjne i dyskusje na ten temat. Obecnie mamy 18 różnych systemów w krajach Unii oraz przeróżne opłaty w innych krajach europejskich.

Koniec kadencji Komisji Europejskiej może wprawdzie zaowocować nagłym zainteresowaniem dyrektywą 1999/62 dotyczącą opłat drogowych. Niemniej jednak w chwili obecnej nic na to nie wskazuje, szczególnie, iż jest to problem drażliwy i trudny do ujednolicenia o czym przekonały się choćby władze Francji, które po raz kolejny opóźniają termin wprowadzenia myta na terenie swojego kraju.

Interesującym przykładem opłat o charakterze protekcjonistycznym jest Turcja , która w ostatnim okresie odnotowując bardzo dynamiczny rozwój swojej gospodarki wprowadziła - chroniąc interesy swoich przewoźników - opłatę dla ciężarówek z innych krajów wjeżdżających " na pusto" do Turcji. Problem konieczności wjazdu do Turcji pustym pojazdem jest efektem struktury tureckiej wymiany handlowej, w której przeważa eksport. Tego typu opłata nie dotyczy ciężarówek tureckich. Kraj ten w chwili obecnej dysponuje flotą ponad 60.000 ciężarówek wykonujących przewozy międzynarodowe. Jeśli dodamy do tego, że Turcja " konsumuje" obecnie największą (wśród krajów członkowskich Konwencji TIR) ilość karnetów. Brak reakcji członków Unii Europejskiej wobec tego typu, dyskryminujących opłat wskazuje na absolutną dominację przewoźników tureckich w zakresie obsługi potrzeb handlu zagranicznego tego kraju. (W.Miotke)

Posiedzenie Rady PISiL

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

- Przyjęto do Izby firmy : Ruger Expo Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, AS Logistics Sp. z o.o i TSL Intermodal Sp. z o.o. SPK z siedzibą w Warszawie oraz członka stowarzyszonego: DONORIA SP. Z O.O. z siedzibą w Toruniu.
- Omówiono stan realizacji wniosków zgłoszonych podczas Walnego Zgromadzenia PISiL w maju br.
  Wnioski zobowiązujące Radę Izby do zbadania możliwości zmiany ustawy dotyczącej podpisu elektronicznego kwalifikowanego (klucz publiczny/prywatny) na dostęp klucza niekwalifikowanego agenta celnego do platformy e-PUAP oraz do zajęcia się sprawą zbyt wysokiej odpowiedzialności karnoskarbowej agenta celnego w przypadku pomyłek przy odprawach celnych - za pośrednictwem przedstawiciela PISiL w Radzie Celno Akcyzowej - przekazane zostały do RCA z prośbą o umieszczenie w obradach tego gremium.
  Wniosek o zbadanie możliwości wprowadzenia odrębnego PKD dla działalności spedycyjnej i logistycznej oraz zawodu spedytora i logistyka do klasyfikacji zawodów, zgodnie z opinią radcy prawnego jest bezprzedmiotowy , z uwagi na fakt, 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.
- Dyskutowano na temat doprecyzowania zapisów zawartych w regulaminie i ankiecie konkursu „Spedytor Roku" organizowanego corocznie przez Izbę.
- Rozważano sposoby i możliwości stworzenia centralnego rejestru licencji na pośrednictwo przy przewozie rzeczy, który pozwoliłby na bieżącą weryfikację potencjalnych zleceniobiorców.
- Podsumowano dotychczasowe działania Izby w kwestii inicjatywy DCT odnośnie możliwości podjęcia wspólnych działań w kierunku ujednolicenia procesu postępowania z kontenerami na terminalach kontenerowych. (E.S.)

W Poznaniu powstaje kolejny Terminal Intermodalny

Pod koniec września br. PKP CARGO Logistics zorganizowało w Poznaniu konferencję poświęconą rozwojowi kolejowych przewozów towarów w systemie transportu intermodalnego oraz powstającemu w Poznaniu Franowie nowemu kolejowo-drogowemu terminalowi dla tego systemu przewozów. W konferencji wzięli udział przedstawiciele władz samorządowych Poznania i Wielkopolski, przedstawiciele branży tsl, współpracujący z nią przedstawiciele instytucji naukowych oraz przedstawiciele lokalnych mediów. Prezentacje poświecone powyższej tematyce oraz korzyści z tym rozwojem związane przestawili Ireneusz Fechner oraz Marcin Foltyński, znani w środowisku operatorów logistycznych pracownicy naukowi poznańskiego Instytutu Logistyki i Magazynowania. Wśród panelistów był także dobrze znany członkom PISiL Paweł Lesiak z SGH, który na przykładzie Poznania i Berlina przedstawił swoje opinie o szansach i zagrożeniach dla rozwoju gospodarczego i społecznego wielkich aglomeracji, na których terenie funkcjonuje kilka centra logistycznych, centrów dystrybucyjnych i wielkich terminali intermodalnych.

W trakcie konferencji odbył się także briefing prasowy poświecony zaplanowanemu na początek grudnia bieżącego roku, oddaniu do użytku, i tym samym włączeniu do sieci lądowo-morskich terminali intermodalnych w Polsce, kolejnego kolejowo-drogowego terminalu intermodalnego. Powstanie on w rejonie stacji Poznań Franowo (jednej z największych stacji towarowych w Polsce), położonej na linii nr 352 Swarzędz - Poznań Starołęka, mającej powiązanie z liniami kolejowymi w kierunku Kunowic, Warszawy i Małaszewicz (w ciągu komunikacyjnym linii E 20) oraz w kierunku Wrocławia, Trójmiasta i Szczecina, a także w odległości 5,5 km od autostrady A2[1].

Będzie to już siódmy terminal w Poznaniu i jego okolicach, zlokalizowany obok takich terminali jak: terminal SPEDCONT'u w Poznaniu Garbarach, terminal CLIP'u Logistics w Swarzędzu Jasinie, dwa terminale CARGOSPED'u w Kobylnicy i w Poznaniu Gądkach, terminal Loconi Intermodal (były ATC Rail) w Poznaniu oraz terminal POLZUG'u Intermodal Polska w Poznaniu Gądkach. Nie mają jednak wątpliwości, ani włodarze miasta i województwa, że nowy terminal przyczyni się do rozwoju gospodarczego Poznania i Wielkopolski[2], ani przedstawiciele branży tsl, że przyczyni się on do zwiększenia, zarówno potencjału usługowego branży, jak i konkurencyjności usług operatorów logistycznych działających między innymi w Wielkopolsce.

Fot.1. Paneliści konferencji poświęconej rozwojowi kolejowych przewozów intermodalnych w Wielkopolsce. Od lewej: Paweł Lesiak, Szkoła Główna Handlowa, Ireneusz Fechner, Instytut Logistyki i Magazynowania, Marcin Foltyński, Instytut Logistyki i Magazynowania oraz Mirosław Kruszyński, Zastępca Prezydenta Miasta Poznań. fot. Nikodem Olejniczak

Kolejowo-drogowy terminal intermodalny Poznań Franowo jest inwestycją średniej wielkości, chociaż – jak wskazał to w swoim wystąpieniu Ireneusz Fechner - zlokalizowaną na terenie, który już na początku ostatniej dekady XX wieku, był upatrywany przez wielkopolskie władze samorządowe, na wielkie centrum logistyczne[3]. Powierzchnia całkowita terminalu wynosi ok. 40 tys.m2, z której 21,4 tys.m2 przypada na plac składowo-manewrowy o pojemności 1280 TEU. Przy placu tym, na całej jego długości, zlokalizowane są obok siebie, dwa tory ładunkowo-komunikacyjne o łącznej długości 1570 mb.

Na terminalu, dwoma spalinowymi reachstacker'ami, każdy o udźwigu: 45 ton z toru przy rampie ładunkowej i 35 ton z toru sąsiedniego, będą przeładowywane zarówno kontenery 20-, 30-, 40- i 45-stopowe, jak i naczepy siodłowe (oba urządzenia będą miały do dyspozycji chwytniki dla tego rodzaju UTI). Zdolność przeładunkową terminalu w roku 2014 wyliczono na prawie 12 tys. TEU i będzie ona sukcesywnie wzrastać, osiągając docelowo (w 2039 roku), ok. 80 tys. TEU. Użytkowanie i zarządzanie terminalem powierzone będzie spółce Cargosped z grupy PKP Cargo Logistics.

Wartość uruchomianej inwestycji sięga prawie 26 milionów złotych, przy czym prawie 9,5 mln złotych jest wyasygnowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Reasumując opinie i głosy uczestników konferencji oraz prognozowany na wiele, wiele lat dynamiczny i istotny rozwój w Polsce rynku intermodalnych przewozów kolejowych[4], uruchomienie w Poznaniu Franowie kolejnego kolejowo-drogowego terminalu intermodalnego jest z punktu widzenia interesów operatorów tsl, przedsięwzięciem na pewno uzasadnionym i oczekiwanym, inspirującym nową jakość usług dla ich klientów. Jest także przez władze samorządowe oceniany jako potwierdzenie wiodącej roli Poznania i Wielkopolski na mapie ośrodków logistycznych kraju, a przez mieszkańców aglomeracji i województwa, jako realna ochrona środowiska naturalnego. /MW/

1 Dzielnica Franowo znajduje się na obrzeżach Poznania, niedaleko węzła Krzesiny na tej autostradzie.

2 Urząd Wojewódzki i Miasto Poznań są obok PKP CARGO SA (inwestor), CARGOSPED Sp. z o.o. (przyszły użytkownik), CUPT (instytucja wdrażająca), Skanska (generalny wykonawca), BBF (nadzór inwestorski), BUDMEX (nadzór autorski, projektant,) i nnych, w gronie podmiotów biorących udział w realizacji inwestycji.

3 Prawdopodobnie centrum logistyczne w tym miejscu niestety już nie powstanie, chyba, że zrealizowane zostaną zaplanowane dla potrzeb tego centrum wielkie inwestycje drogowe.

4 W 2012 r. w Polsce przewieziono koleją ok. 639 tys. kontenerów, czyli w porównaniu do 2011 r. wzrost wyniósł 30,6%, a w porównaniu do 2010 r. 85,4%. Co prawda w bieżącym roku tempo wzrostu osłabło, nie mniej nie jest to - jak się wydaje - zjawisko długotrwałe, które wymuszałoby istotną weryfikacje prognozy prawie 3 trzykrotnego - w porównaniu do 2012 - wzrostu przewozów kontenerowych w Polsce do 2025 roku, tj. z 1,78 mln TEU do 4,9 mln TEU.

Patronat i uczestnictwo PISiL w Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 2013

Polska Izba Spedycji i Logistyki na prośbę organizatorów objęła honorowy patronat nad odbywającymi się w Gdańsku, w dniach 3-5 września br. Międzynarodowymi Targami Morskimi „BALTEXPO 2013", a także uczestniczyła w nich zarówno w gronie wystawców jak i w gronie panelistów w jednej ze specjalistycznych konferencji.

Organizowana od 31 lat w Gdańsku, branżowa impreza wystawienniczo-konferencyjna „BALTEXPO", to platforma niezwykle ważnych biznesowych spotkań firm wiodących w sektorze gospodarki morskiej - szeroko rozumianej w aspekcie terytorialnym i branżowym - oraz firm do takiej roli aspirujących. Jest też miejscem debat polskich i zagranicznych producentów i ekspertów, przede wszystkim na temat zmieniających się potrzeb i uwarunkowań co do zharmonizowanego i nieustannego rozwoju branży morskiej i jej otoczenia na miarę oczekiwań jego interesariuszy. Przez wielu z nich, „BALTEXPO" uznawane jest niezmiennie, za największe tego rodzaju wydarzenie w Europie Środkowo-wschodniej. Dowodzi tego, między innymi, zwiększająca się z edycji na edycję, liczba uczestniczących w niej firm i instytucji. Na „BALTEXPO 2013" zgromadziło się ich prawie 250[1], z Polski oraz z 18 krajów, m.in. z Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Korei Południowej, Litwy, Niemiec, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji, Wielkiej Brytanii oraz USA.

Fot.2. Odwiedzający stoisko PISiL głównie zainteresowani byli zakresem jej działalności, a szczególnie w sferze szkoleń i doradztwa rynkowego oraz możliwościami współpracy z Izbą przy organizacji, realizacji i popularyzacji przedsięwzięć związanych z szeroko rozumiana problematyką tsl. Fot. Daniel Wojsławski

Fot.1. Inauguracji XVII Międzynarodowych Targów Morskich „BALTEXPO 2013" dokonał Sławomir Nowak, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W uroczystości wzięli również udział (od lewej): Ilona Antoniszyn-Klik, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Sławomir Majman, Prezes Zarządu Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, Anna Wypych-Namiotko, przedstawiciel Polski w Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Dorota Pyć, podsekretarz stanu ds. gospodarki morskiej w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Paweł Adamowicz, Prezydent Miasta Gdańska (zasłonięty). Fot. Marek Wojsławski

Istotnym wyróżnikiem tegorocznych Targów „BALTEXPO 2013", była idea „nowego otwarcia na morski biznes", dzięki której wyróżniały się one znacznie szerszą niż w poprzednich edycjach, dywersyfikacją tematyczną (zarówno części wystawowej, jak i konferencyjnej), wyraziście eksponującą najistotniejsze - z dokonujących się na przestrzeni ostatnich lat - zmiany struktur polskiego i zagranicznego przemysłu morskiego oraz zmiany w sposobach i efektach zarządzania nowoczesnym morskim biznesem i jego rynkowym otoczeniem. Stąd też, obok tradycyjnych wystawców z grona firm produkcyjnych i usługowych, działających na rzecz przemysłowych dziedzin w związanych z morzem, mocna i różnorodniejsza była reprezentacja firm oraz instytucji z branż: logistycznej, badawczo-naukowo-edukacyjnej, informatycznej (telematyka), off-shore'wej oraz wydobywczej, tworzących dla morskiego biznesu nie tylko nowe produkty (towary, usługi, know how), ale i strategie i rozwiązania, generujące nowe szanse na zwiększenie przewag konkurencyjnych i znaczenia gospodarczo-społecznego tego biznesu.

[1] Były to przede wszystkim morskie stocznie produkcyjne, remontowe, jachtowe, producenci wyposażenia okrętowego, firmy zaopatrzenia i stoczniowych usług kooperacyjnych, morskie i śródlądowe przedsiębiorstwa żeglugowe, porty morskie i rzeczne, specjalistyczne terminale portowe, firmy zaplecza portowego, centra dystrybucyjno - logistyczne, operatorzy logistyczni, firmy off-shore'we, ośrodki naukowo-badawcze, uczelnie i licea kształcące kadry dla transportu wodnego i dla gospodarki morskiej, klastry i stowarzyszenia branżowe, biura projektowe i konstrukcyjne, instytucje klasyfikacyjne, certyfikacji i nadzoru, banki, kancelarie prawne oraz instytucje administracji rządowej i samorządowej.

Fot.3. Wśród wielu gości PISiL na BALTEXPO 2013 byli także przedstawiciele Służby Celnej: Tomasz Michalak, Dyrektor Departamentu Polityki Celnej MF (w środku) oraz Piotr Żak, Naczelnik Wydziału ograniczeń pozataryfowych i single window (z lewej). Fot. Daniel Wojsławski

Podczas inauguracji Baltexpo 2013, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Sławomir Nowak przekazał dobrą wiadomość dla branży tsl związanej z transportem morskim, stwierdzając, że w nowej perspektywie unijnego wsparcia finansowego inwestycji portowych w latach 2014 - 2020, mają być zrealizowane projekty inwestycyjne o łącznej wartości ponad 10 mld zł, czyli dwa i pół razy wyższej niż w latach 2007 - 2013. Większość takich projektów już jest włączona do tzw. dokumentu implementacyjnego, który jesienią br. będzie przyjęty i ogłoszony jako strategiczny dokument rządowy.

Z kolei Ilona Antoniszyn-Klik, Podsekretarz stanu w ministerstwie gospodarki zapewniła, że ministerstwo to, w ramach ustaw deregulacyjnych, szczególnie uważnie pracuje nad procedurami, odnoszącymi się do infrastrukturalnego rozwoju polskich portów, niezbędnego dla rozwoju działalności operatorów terminali portowych, tak by stawali się oni coraz bardziej atrakcyjniejszymi i przyjaznymi dla organizatorów i realizatorów łańcuchów dostaw oraz ich klientów, co w konsekwencji zaowocuje także bardzo potrzebnym polskiej gospodarce wzrostem korzyści ogólnospołecznych i materialnych.

O aktualnej i oczekiwanej przez operatorów logistycznych oraz operatorów terminali portowych, jakości relacji pomiędzy rozwojem polskich portów, rozwojem infrastruktury transportowej na ich polskim zapleczu i rozwojem ich użytkowników, dyskutowano również podczas szczególnie interesującej dla branży tsl sesji „Transport i logistyka w korytarzach transportowych" zorganizowanej w ramach konferencji „Perspektywy rozwoju portów morskich w Europie a rozwój portów polskich". O wysokiej znaczeniu tych relacji dla branży tsl i członków PISiL świadczy udział Marka Tarczyńskiego, Przewodniczącego Rady PISiL, w gronie panelistów ww. sesji, wraz z Krzysztofem Szymborskim, Prezesem Zarządu Bałtyckiego Terminala Kontenerowego Gdynia, Dominikiem Landą, Dyrektorem Handlowym DCT Gdańsk S.A., Maciejem Madeją, Head of Business Development Poland Goldman Sp. z o.o., Piotrem Pawłowskim, Prokurentem OT Logistics S.A. oraz Alanem Aleksandrowiczem, Prezesem Zarządu Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego. Niestety, do panelistów i uczestników tej sesji nie dołączyli ani Minister Sławomir Nowak, ani Pani Ilona Antoniszyn-Klik, ani Pani Dorota Pyć, (desygnowana dosłownie w dniu konferencji na stanowisko podsekretarza stanu ds. gospodarki morskiej w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej), ani inni decydenci ze strony rządowej i strony samorządowej. Tym samym nie doczekały się ich komentarza, wyartykułowane przez Przewodniczącego Rady PISiL oraz innych panelistów i uczestników sesji (np. Profesora Andrzeja Grzelakowskiego), niezwykle ważne dla członków PISiL, jak i całego sektora tsl, postulaty o palącej konieczności przyspieszenia i wzbogacania rozwoju krajowej infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), pod kątem potrzeb/planów jej obecnych i przyszłych użytkowników - a szczególnie operatorów logistycznych - generujących korzyści, także dla całej gospodarki. Brak oczekiwanych komentarzy nie umniejsza jednak sensu i korzyści uczestnictwa w targach BALTEXPO, albowiem każde forum dyskusyjne sprzyja pozytywnej weryfikacji, precyzowaniu i promowaniu poglądów oraz lobowaniu interesów branży tsl, a także nagłaśnianiu postulatów środowiska wobec władzy ustawodawczej i wykonawczej.

Biorąc po uwagę ogólne opinie wystawców i zwiedzających tegoroczne Targi BALTEXPO, można sądzić, że w kolejnych ich edycjach (organizowanych w cyklu dwuletnim), na udział w nich lub ich biznesowe odwiedziny decydować się będzie coraz więcej operatorów logistycznych i spedytorów, obsługujących uczestników obrotu portowo-morskiego oraz innych liczących się producentów działających w sektorze gospodarki morskiej. Tym samym udział na takim, ważnym forum targowym jak BALTEXPO (jak i na podobnych jemu tematycznie targach i konferencjach), służy i sprzyjać będzie rozwijaniu oraz promowaniu celów i działalności statutowej Izby wśród rozrastającego się i nabierającego znaczenia grona interesariuszy gospodarki morskiej i branży tsl. Tym bardziej, że wciąż największe zainteresowanie gości i odwiedzających stoiska Izby dotyczy jej działalności w zakresie poradnictwa rynkowego, lobbystycznej, szkoleniowej i wydawniczej oraz współpracy z nią w ramach przeróżnych projektów branżowych i okołobranżowych. /MW/

Fot.4. Przewodniczący Rady PISiL wśród panelistów sesji „Transport i logistyka w korytarzach transportowych" w ramach konferencji „Perspektywy rozwoju portów morskich w Europie a rozwój portów polskich". Byli nimi (od lewej): Krzysztof Szymborski, Prezes Zarządu Bałtyckiego Terminala Kontenerowego Gdynia, Dominik Landa, Dyrektor Handlowy DCT Gdańsk S.A., Maciej Madeja, Head of Business Development Poland Goldman Sp. z o.o., Piotr Pawłowski, Prokurent OT Logistics S.A. oraz Alan Aleksandrowicz, Prezes Zarządu Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego. Fot. Marek Wojsławski

DONORIA®

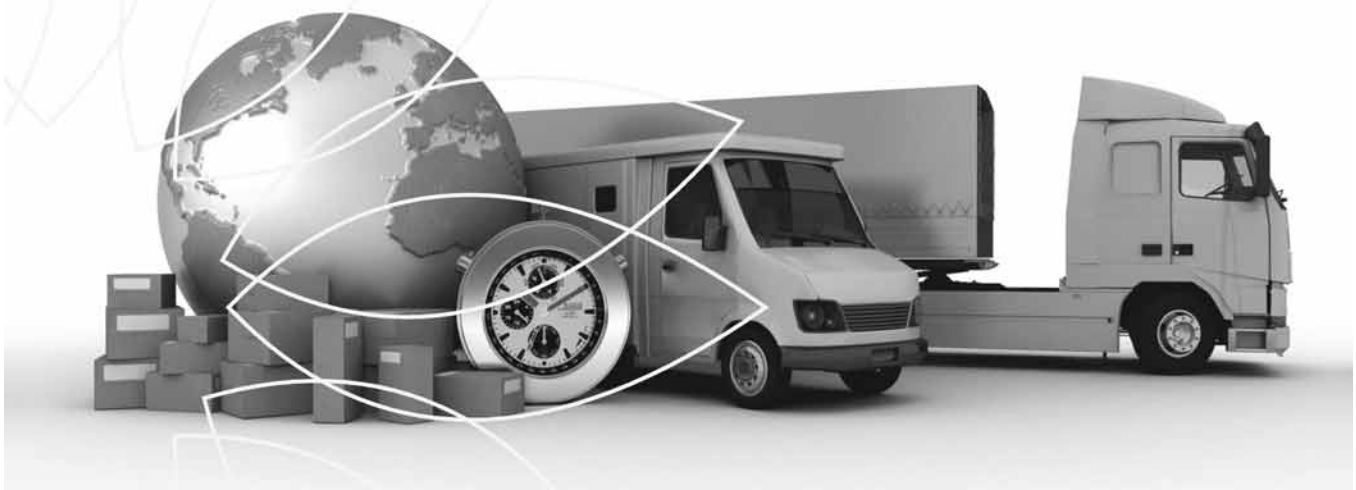
CargoPolisa.pl

UBEZPIECZENIA CARGO ON-LINE

CargoPolisa.pl – to platforma internetowa umożliwiająca uproszczone zawieranie ubezpieczeń transportowych CARGO, gwarantująca atrakcyjny program i korzystne warunki finansowe. Platforma zapewnia, w ciągu kilku minut przez 24h na dobę, prosty sposób zgłaszania transportu do ubezpieczenia.

Sprawdź jakie to proste

- prosty i natychmiastowy sposób zawarcia ubezpieczenia za pośrednictwem strony www
- szeroki zakres ubezpieczenia
- atrakcyjne stawki ubezpieczeniowe
- dostępność do strony 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu
- wsparcie wszystkich procesów ze strony infolinii
- brak dodatkowych czynności związanych z prowadzeniem rejestru ładunków i wysyłaniem wniosków ubezpieczeniowych
- brak dodatkowych kosztów związanych z dostępem i utrzymaniem strony www
- dogodne warunki płatności za zawarte ubezpieczenia
- możliwość generowania dodatkowych dochodów z tytułu zawartych ubezpieczeń
- profesjonalne wsparcie brokera DONORIA w procesie likwidacji szkód tj. realizację wszystkich czynności począwszy od zgłoszenia szkody do ubezpieczyciela po wypłatę odszkodowania



DONORIA®

Podstawowe informacje:

- **Aplikacja służy do obsługi ubezpieczeniowej Klientów w zakresie sprzedaży ubezpieczenia CARGO – mienia w transporcie krajowym i międzynarodowym**
- **Aplikacja pozwala na:**
  - kalkulację składki ubezpieczeniowej
  - zgłoszenie do ubezpieczenia ładunku (ubezpieczenie ładunku) bezpośrednio po wprowadzeniu danych
  - wydrukowanie certyfikatu ubezpieczeniowego generowanego wraz z numerem przez system
  - generowanie raportów
  - wstępne zgłoszenie szkody
  - wykonywanie czynności administracyjnych w zakresie zmiany hasła dostępu do systemu
  - dostęp do materiałów w postaci druków OWU, materiałów informacyjnych dotyczących branży TSL

Zasady obsługi:

- **Dostęp do systemu**
  - podpisanie umowy generalnej
  - nadanie haseł i loginów dla użytkowników
  - możliwość zgłoszenia transportów i wydruku certyfikatów
- **Pomoc infolinii:**
  - wsparcie w obsłudze systemu
  - szkolenia pracowników
  - administracyjna – rozliczenia miesięczne należnych składek
- **Likwidacji szkód:**
  - sposób zgłoszenia – bezpośrednio do ubezpieczyciela, poprzez platformę, do komisarza awaryjnego
  - nadzór i pomoc brokera w procesie likwidacji szkód

osoba kontaktowa:
Tomasz Sadowski
tel.: 693 903 774
tel.: 22 314 71 47, 56 471 10 10
e-mail: cargo@donoria.pl

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia

Lp.	Tytuł medialny	Temat	Autor
1.	PGT nr 39 25.09.2013	PCS na BaltExpo – platforma elektronicznego obiegu dokumentów w portach	Adam Kołnierzak
2.	Namiary na morze i handel nr 16/13 (sierpień)	Czy kontenery popłyną Wisłą ?	Piotr Frankowski
3.	TSL biznes 7-8/2013	Polska na fali wzrostu intermodalu	Marcin Mrczuk
4.	Polska Gazeta Transportowa nr 31-32 z 31.07.2013	Sonda na temat „PGT", Co Pan najbardziej ceni w PGT, a co by Pan zmienił lub dodał ?	EG
5,	Namiary na morze i handel nr 14/15/13 (Lipiec/2013)	Otwarcie z widokiem na morze	PIF
6.	Namiary na morze i handel nr 13/13 (Lipiec 2013)	III Regaty Branży TSL o Puchar PISiL	organizatorzy
7.	PGT nr 22 z 29.05.2013	XIV Kongres Spedytorów w Toruniu	Jerzy Konwicki
8.	Namiary na morze i handel nr 10/13 (maj 2013)	Kongres Spedytorów	Władysław Jaszowski
9.	Namiary na morze i handel nr 10/13 (maj 2013)	Umieć się znaleźć (Kongres Spedytorów 2013)	Maciej Borkowski
10.	Magazyn Outsourcing&More Nr 2 marzec/kwiecień 2013	Rynek usług TSL w Polsce	Mirosław Kaczmarek
11.	Polska Gazeta Transportowa Nr 7 z 13.02.2013	Na czym będzie można zaoszczędzić w transporcie drogowym w 2013 r.	EG (wypowiedź Przewodniczącego Rady PISiL M.Tarczyńskiego)
12.	Polska Gazeta Transportowa Nr 3 z 30.01.2013	Efekty współpracy branży i rząd	K. Koprowski
13.	Namiary na morze i handel nr 02/13 (styczeń 2013)	PISiL o Europie	K. Koprowski
14.	Namiary na morze i handel nr 02/13 (styczeń 2013)	Spotkanie noworoczne	P. Frankowski
15.	Namiary na morze i handel nr 01/13 (styczeń 2013)	Więcej Czech w portach?	W. Jaszowski
16.	PGT nr 4 z 23.01.2013	PISiL w Europie	K. Koprowski
17.	3.01.2013, Dziennik Gazeta Prawna	Komentarz nt. wzrostu w polskich obrotach usługowych pozycji usługi transportowe (eksport/import)	Przewodniczący Rady M.Tarczyński

Udzielone patronaty / partnerstwo // współpraca / udział w konferencjach / targach

Lp.	Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
1.	18.12.2013, Warszawa	Forum Polsko-Słowackie	Ministerstwo TBiGM
2.	5-6.12.2013, Warszawa	II Forum Innowacji Transportowych-Innowacje na rzecz zrównoważonego rozwoju oraz Konkurs „Nagroda Innowacyjności w Transporcie 2013"	Fundacja Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych
3.	26-29.11.2013, Warszawa	Międzynarodowe Targi Branżowe Trans Poland 2013	Lentewenc Sp. z o.o.
4.	13-14.11.2013, Warszawa	konferencja Cross-border Freight Transportation-Transgraniczne przewozy towarów-wschodnia granica Polski	KOW media&marketing Sp. z o.o
5.	23-27.09.2013,Gdańsk	X Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2013	Międzynarodowe Targi Gdańskie SA
6.	16-17.09.2013, Lublin	V Forum Logistyki Polski Wschodniej 2013	LOGNET Solutions Sp. z o.o.
7.	3-5.09.2013, Gdańsk	XVII Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO 2013	Targi Warszawskie S.A.
8.	Lipiec 2013	Spedycja,Transport Logistyka –Wykład dla słuchaczy II roku studiów	Akademia Morska w Gdyni
9.	13.06.2013, Sopot	Warsztaty Transportowe na temat zewnętrznych kosztów transportu i intermodalności	Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań
10.	Czerwiec/Mazury- Wilkasy nad Jeziorem Niegocin	Trzecia edycją regat branży TSL ShipCup'13	SAIL Roman Paschke
11.	18 kwietnia 2013, Gdańsk	Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2013	KOW Media& Marketing Sp. z o.o., Warszawa
12.	16-17 kwietnia 2013, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2013	Expo Silesia Sp. z o.o.
13.	20 marca 2013 roku , Warszawa	konferencja „EUROHUB Luxemburg"	Ambasada Luksemburga w RP, Izba Handlowa Wielkiego Księstwa Luksemburg , Cluster for Logistics Luxemburg a.s.b.l,
14.	13.03.2013, Warszawa	konferencja „Multimodalna Europa"	Eurologistics / Flota Auto Biznes / Truck & Business Polska/Logistyka Produkcji
15.	12.03.2013, Sosnowiec	V rocznica działalności Centrum Targowo-Konferencyjnego Expo Silesia	Zarząd Expo Silesia
16.	5-7.03.2013, Gdańsk	„Transport Week 2013" Udział Przewodniczącego Rady PISiL w panelu dyskusyjnym (deregulacje) w d. 6.03.2013	Actia Forum Sp. z o.o.
17.	1.03.2013, Warszawa	Konferencja „Polski transport drogowy. Jak utrzymać pozycję lidera"	ZMPD
18.	19.02.2013, Warszawa	"Optymalizacja kosztów w transporcie - sprawdzone strategie zarządzania"	ZMPD
19.	15.02.2013, Warszawa	Konsultacje publiczne w procesie ciągłego doskonalenia prawa	Ministerstwo Gospodarki
20.	13.02.2013, Warszawa	Komisja Gospodarki Narodowej	Senat RP
21.	1.02.2013, Warszawa	Polska Gospodarka , konferencja	Stowarzyszenie Polskich Mediów
		współpraca przy opracowaniu materiałów dotyczących branży TSL (Transport, Spedycja Logistyka) - publikacje na łamach magazynu	Magazyn Outsourcing&More
		Patronat merytoryczny studiów podyplomowych logistyka i spedycja	SGH Warszawa
		Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu" oferowanych	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa

Polska Izba Spedycji i Logistyki

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

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

konto: Bank Millennium S.A.
nr: 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731

placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN
ul. Jana Kazimierza 3
tel.: 91 480 67 01
fax: 91 480 67 32
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl