BIULETYN

Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

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

MAJ/CZERWIEC
05-06/14

ISSN 1898-0244

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

Vademecum Bezpiecznego Spedytora

Nowelizacja IMDG CODE

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2014/2015

Noworoczna konferencja PISiL	Hotel Polonia Palace Warszawa	15.01.2015, Warszawa
Konferencja Świąteczno-Noworoczna	Tawerna Orłowska w Gdyni	5.12.2014
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Siedziba PISiL	20-25.10. i 3-8.11.2014, egz. 28.11.2014
Powtórka z j.angielskiego	Siedziba PISiL	18-19.10.2014
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	13-18.10.2014, egz. 28.11.2014
„ZMIANY W PRZEPISACH CELNO-PODATKOWYCH, PODATKU VAT I TRANSPORCIE DROGOWYM”	Ośrodek wczasowo-wypoczynkowy „Dafne”, Zakopane	11-14.09.2014, Zakopane
Walne Zgromadzenie PISiL	Hotel Bulwar	30.05.2014, Toruń
Kongres Spedytorów 2014	Hotel Bulwar	29.05.2014, Toruń
Bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw towarów	Siedziba PISiL	20.05.2014, Gdynia
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	10-15.03.2014, egzamin: 4.04.2014
Powtórka z j.angielskiego	Siedziba PISiL	15-16.03.2014
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Siedziba PISiL	3-8 i 17-22.03.2014, egzamin: 4.04.2014
„ZMIANY W PODATKU VAT DLA FIRM BRANŻY TSL OD 2014 ROKU”	Centrum Grupy Szkoleniowej SET, Warszawa	4.02.2014
Konferencja Noworoczna 2014	Hotel Polonia Palace	16.01.2014, Warszawa
Spotkanie Noworoczne 2014	Zamek Książąt Pomorskich	15.01.2014, Szczecin
„ZMIANY W PODATKU VAT DLA FIRM BRANŻY TSL OD 2014 ROKU”	Siedziba PISiL	14.01.2014, Gdynia
Internetowe kursy języka angielskiego		Cały rok

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

Tytuł medialny	Temat	Autor
Namiary na morze i handel nr 08/14 (kwiecień 2014)	Kolejowy potencjał	Piotr Frankowski
Polska Gazeta Transportowa nr 17 z 30.04.2014	Branża TSL na tle polskiej gospodarki	Mikołaj Marszycki
Transport i Komunikacja nr 2/2014 (marzec 2014)	Transport Week 2014 (udział i wystąpienie przewodniczącego rady PISiL)	Natalia Kwiecińska
Transport i Komunikacja nr 2/2014 (marzec 2014)	VII Międzynarodowa Konferencja i Wystawa LOTNISKO 2014	Natalia Kwiecińska
Transport i Komunikacja nr 2/2014 (marzec 2014)	Oceny operatorów transportowych a potrzeby klienta, czyli po co to komu?	Piotr Nowosad
Namiary na morze i handel nr 05/14 (marzec 2014)	Raport-nowe technologie w gospodarce morskiej;Portowy system komunikacji ( )	Piotr Frankowski
Transport i Komunikacja nr 1/2014 (styczeń-luty 2014)	II Forum Innowacji Transportowych-inspiracja, edukacja, rozwój	Krzysztof Kuberski,Fundacja CATI
TSLbiznes, 2/2014(44)	Bez radykalnego przyspieszenia, spotkanie noworoczne pod egidą PISiL	Elżbieta Haber
Transport i Spedycja nr 1, luty 2014	Okiem Ekspertów – Podsumowanie roku 2013 i perspektywy na rok 2014 dla branży transportowej (Wypowiedź M.Tarczyńskiego)	redakcja
Transport i Spedycja nr 1, luty 2014	Perspektywy / zagrożenia dla transportu drogowego w 2014 roku - wypowiedź Przewodniczącego Rady M. Tarczyńskiego.	Magdalena Libiszewska
Namiary na morze i handel nr 02/14 (styczeń 2014)	Pięć gwiazdek PISiL	Władysław Jaszowski
Namiary na morze i handel nr 02/14 (styczeń 2014)	W noworocznym nastroju	Władysław Jaszowski
TSLbiznes, 1/2014(43)	ECOeffect-inicjatywa unijna	Elżbieta Haber
PGT nr 4 z 29.01.2014	Noworoczne spotkanie PISiL	K.Koprowski
PGT nr 1-2 z 8-15.01.2014	Czy w 2014 r. spodziewamy się wyjścia z kryzysu? - wypowiedź Przewodniczącego Rady M. Tarczyńskiego	

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

MAJ/CZERWIEC 2014

SPIS TREŚCI

TOWARY NIEBEZPIECZNE

Nowelizacja IMDG CODE (WERSJA 36-12) – omówienie wybranych zmian obowiązujących od 1 stycznia 2014 (B.K.) 2

BEZPIECZEŃSTWO W ŁAŃCUCHU DOSTAW TOWARÓW

Vademecum bezpiecznego spedytora - zalecenia dla branży TSL przy organizacji przewozów (red.) 6

Podsumowanie ankiety na temat funkcjonowania rynku giełd transportowych (A.S.) 8

TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

Czy istnieje potrzeba włączenia dolnej Wisły do obsługi zaplecza portów morskich w Gdańsku i Gdyni? (R.R.) 9

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISIL

Polityka rozwoju transportu – nowe wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego (red.) 15

Terminal Intermodalny w Karlskronie otwarty (źr. informacja prasowa Stena Line z 8.04.2014/ES) 15

Rynek usług TSL potrzebuje różnych technik przeładunku jednostek transportu intermodalnego (M.W.) 16

Posiedzenie Rady PISiL (E.S.) 18

PISiL na Targach „SILESIA TSL EXPO 2014" 20

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania /szkolenia 2014/2015 (E.S) ..... okładka 2

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ ..... okładka 2

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

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk
Krystyna Ostrowska

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

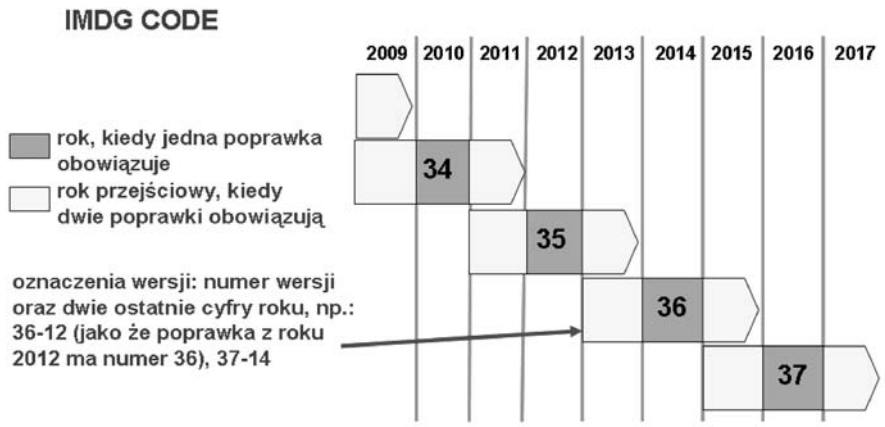
Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.pl

"*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.*"

Nowelizacja IMDG CODE (WERSJA 36-12)
– omówienie wybranych zmian obowiązujących od 1 stycznia 2014

Z dniem 31 grudnia 2013 roku skończył się okres, w którym można było stosować przepisy IMDG CODE jeszcze w wersji 35-10. Od 1 stycznia 2014 roku obowiązują przepisy IMDG CODE wyłącznie w wersji 36-12.

Rytm wprowadzania nowelizacji przepisów IMDG CODE pokazuje schemat zamieszczony obok.



Kolejne nowelizacje wprowadzają szereg zmian i nowości, które są efektem:
- harmonizacji z UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods odnoszących się do wszystkich rodzajów transportu (aktualizacje części 1 do 6). Nowelizacja 36-12 wynika z 17th revised edition UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods.
- wyjaśnienia specyficznych kwestii dotyczących bezpieczeństwa transportu morskiego (zmiany, aktualizacje części 7).

Poniżej wymienione są wybrane, istotne dla spedytorów, zmiany oraz nowości wprowadzone w wersji IMDG CODE 36-12 w stosunku do przepisów ostatnio obowiązujących (IMDG CODE 35-10):
1. Nowe definicje.
2. Zmiany w zakresie rekomendowanych przepisów do wykorzystania na potrzeby szkoleń personelu (głównie w związku ze zmianami dotyczącymi części 7 IMDG CODE).
3. Nowe towary niebezpieczne w transporcie.
4. Nowe przepisy szczególne mające zastosowanie w przypadku niektórych, znanych wcześniej, towarów niebezpiecznych.
5. Wprowadzenie możliwości wysyłki niektórych materiałów wybuchowych, sklasyfikowanych jako 1.4 S (UN 0012, UN 0014 i UN 0055) na warunkach działu 3.4 (tzw. LQ, limited quantities).
6. Nowe wymagania dla ogniw i akumulatorów litowych.
7. Awaryjne opakowanie ciśnieniowe.
8. Określenie wysokości liter i cyfr w oznakowaniu sztuk przesyłki.
9. Dokument przewozowy – zmiana dotycząca zapisu „Marine pollutant".
10. Nowe przepisy dotyczące materiałów używanych do chłodzenia lub klimatyzowania i nowy znak.
11. Elastyczne kontenery do przewozu luzem (BK3).
12. Poważnie zmieniona część 7.

Kolejno zostanie przedstawione streszczenie wymienionych zmian.

Ad.1. Nowe definicje.

Zdefiniowane zostały, np.:
- *foodstuff* / artykuły spożywcze: oznacza artykuły spożywcze, karmę lub inne jadalne produkty dla ludzi i zwierząt;
- *salvage pressure receptacle* / awaryjne naczynie ciśnieniowe: oznacza naczynie ciśnieniowe o pojemności wodnej nie przekraczającej 1000 litrów, w którym umieszcza się uszkodzone, wadliwe, nieszczelne lub niespełniające wymagań naczynie (naczynia) ciśnieniowe, aby wykonać przewóz w celu odzyskania lub utylizacji;
- *semi trailer* / naczepa: przyczepa zaprojektowana do łączenia z pojazdem silnikowym w taki sposób, że jej część spoczywa na pojeździe silnikowym oraz znaczna część masy naczepy i masy ładunku obciążają pojazd silnikowy.

Ad.2. Zmiany w zakresie rekomendowanych przepisów do wykorzystania na potrzeby szkoleń personelu (głównie w związku ze zmianami dotyczącymi części 7 IMDG CODE).

W dziale 1.3, określającym wymagane szkolenia dla osób zatrudnionych na lądzie, których obowiązki dotyczą towarów niebezpiecznych, zmianie uległ przepis 1.3.1.6 z tabelą przedstawiającą rekomendowane działy do uwzględnienia w szkoleniach. Zmiany te wynikają głównie z nowelizacji części 7 IMDG CODE.

Ad.3. Nowe towary niebezpieczne w transporcie.

Nowe towary niebezpieczne, czyli nowe pozycje w DGL[1]:
- krill meal / mączka z kryla (UN 3497),
- chemical under pressure / chemikalia pod ciśnieniem (6 nowych pozycji: UN 3500, UN 3501, UN 3502, UN 3503, UN 3504, UN 3505),
- mercury contained in manufactured articles / rtęć zawarta w wyrobach przemysłowych (UN 3506),
- capacitor / kondensator (UN 3499).

[1] Dangerous Goods List, DGL / Wykaz tabelaryczny: wykaz tabelaryczny sklasyfikowanych towarów niebezpiecznych (dział 3.2 IMDG CODE)

Ad.4. Nowe przepisy szczególne mające zastosowanie w przypadku niektórych, znanych wcześniej, towarów niebezpiecznych.

W przypadku paliw – pozycje o numerach UN 1202, UN 1203, UN 1223, UN 1268, UN 3475 - wprowadzony został nowy przepis szczególny (363), zgodnie z którym: jeżeli paliwa znajdują się w zbiornikach będących oryginalnymi częściami konstrukcyjnymi maszyn lub urządzeń (np. generatorów, kompresorów, podgrzewaczy, itd.), to po spełnieniu wymagań dotyczących m.in. ilości paliwa, mogą być przewożone na uproszczonych zasadach pod warunkiem odpowiedniego, określonego w tych przepisach, oznakowania (zbiornik o pojemności nie większej niż 450 l: na zewnętrznej powierzchni maszyny lub urządzenia należy umieścić nalepkę zagrożenia i – jeśli jest wymagany - znak Marine Pollutant; zbiornik o pojemności większej niż 450 l i nie większej niż 1500 l: na 4 zewnętrznych powierzchniach maszyny lub urządzenia należy umieścić po 1 nalepce zagrożenia i – jeśli jest wymagany – po 1 znaku Marine Pollutant; transport maszyn lub urządzeń gdy ilość paliwa w zbiorniku przekracza 1500 l możliwy jest tylko za zgodą właściwych władz).

Ad.5. Wprowadzenie możliwości wysyłki niektórych materiałów wybuchowych, sklasyfikowanych jako 1.4 S (UN 0012, UN 0014 i UN 0055) na warunkach działu 3.4 (tzw. LQ, limited quantities).

Pojawiły się nowe możliwości w przypadku wysyłki niektórych materiałów wybuchowych. Dotyczy to towarów sklasyfikowanych jako 1.4 S (UN 0012, UN 0014 i UN 0055), które mogą być wysyłane i przewożone na warunkach działu 3.4 IMDG CODE (tzw. Limited Quantities, LQ).

Ad.6. Nowe wymagania dla ogniw i akumulatorów litowych.

Wprowadzone zostały kolejne zmiany dotyczące przewozu ogniw i akumulatorów litowych. Zgodnie z nimi ogniwa i akumulatory litowe, ogniwa i akumulatory litowe w urządzeniach lub ogniwa i akumulatory litowe zapakowane wraz z urządzeniami zawierające lit w każdej postaci powinny być sklasyfikowane odpowiednio do UN 3090, 3091, 3480 lub 348. Mogą być transportowane pod tymi pozycjami, jeśli spełnią warunki określone w 2.9.4 IMDG CODE.

Ad.7. Awaryjne opakowanie ciśnieniowe.

Do przewozu uszkodzonych, wadliwych, rozszczelnionych lub niezgodnych z przepisami naczyń ciśnieniowych wprowadzone zostały awaryjne opakowania ciśnieniowe określone w przepisie 4.1.1.19 IMDG CODE. Podczas przewozu muszą być oznakowane za pomocą prawidłowej nazwy przewozowej, numerem UN towaru poprzedzonego literami „UN", odpowiednimi nalepkami ostrzegawczymi.

Ad.8. Określenie wysokości liter i cyfr w oznakowaniu sztuk przesyłki.

Określone zostały wymiary liter i cyfr w oznakowaniu sztuki przesyłki, które powinny mieć wysokość minimum12 mm. Wyjątkami są:

- sztuki przesyłki ≤ 30kg, 30 l oraz butle o pojemności wodnej ≤ 60 l , w przypadku których wysokość liter i cyfr to minimum 6 mm
- sztuki przesyłki ≤ 5kg, 5 l, , w przypadku których wysokość liter i cyfr powinna być odpowiednio dostosowana do wielkości opakowania.

Ad.9. Dokument przewozowy – zmiana dotycząca zapisu „Marine pollutant".

Dla towarów, które są „marine pollutant" i w dokumencie przewozowym wymagany jest dla nich zapis „MARINE POLLUTANT" dopuszczony został także zapis „MARINE POLLUTANT / ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS".

Ad.10. Nowe przepisy dotyczące materiałów używanych do chłodzenia lub klimatyzowania i nowy znak.

Nowe przepisy (1.1.1.7 i 5.5.3 IMDG CODE) dotyczą materiałów użytych do chłodzenia lub klimatyzowania sztuk przesyłki, pojazdów i kontenerów (a nie są przewożone jako ładunek).

Pojazdy i kontenery zawierające materiały użyte w celu chłodzenia lub klimatyzacji podczas transportu (nie fumigacji), nie podlegają innym wymaganiom IMDG CODE za wyjątkiem przepisów nowego rozdziału 5.5.3.

Do oznakowania pojazdów i kontenerów zawierających materiały niebezpieczne używane podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania wprowadzony został znak ostrzegawczy, którego wzór pokazany jest poniżej:

wymiary min.: 250x150 mm.

1. *W miejscu * powinna być umieszczona nazwa zastosowanego gazu, np. „CARBON DIOXIDE AS COOLANT"*
2. Znak powinien:
   - być naniesiony na każdym wejściu, w miejscu gdzie będzie dobrze widoczny dla osób otwierających lub wchodzących do pojazdu lub kontenera;
   - pozostać do czasu spełnienia następujących wymagań:
     - pojazd lub kontener został przewietrzony w celu usunięcia niebezpiecznych pozostałości chłodziwa lub czynnika chłodzącego; oraz
     - towary chłodzone lub klimatyzowane zostały rozładowane.

Ponadto:

- w dokumencie przewozowym, musi pojawić się odpowiedni zapis (numer UN zastosowanego gazu poprzedzony literami „UN" oraz nazwa podana w DGL uzupełniona odpowiednio wyrazami „AS COOLANT" lub „AS CONDITIONER", np. „UN1845, CARBON DIOXIDE, SOLID, AS COOLANT";

oraz

- osoby zatrudnione przy przewozie chłodzonych lub klimatyzowanych pojazdów lub kontenerów powinny zostać przeszkolone odpowiednio do obowiązków tych osób.

Uwaga – przepisy powyższe nie dotyczą fumigacji.

Ad.11. Elastyczne kontenery do przewozu luzem (BK3).

Tylko niektóre, określone, towary niebezpieczne mogą być transportowane w bulk containers / kontenerach do przewozu luzem. Są one wskazane poprzez podanie w kolumnie (13) DGL kodu kontenera, który może być użyty do przewozu.

Jak dotąd, zgodnie z IMDG CODE, do przewozu towarów niebezpiecznych (zgodnie ze wskazaniem w DGL) mogły być stosowane:
- closed bulk container / zamknięty kontener do przewozu luzem (kod BK1),
- sheeted bulk container / kontener do przewozu luzem kryty opończą (kod BK2) (dopuszczony jedynie do transportu morskiego UN 3077 nie spełniającego kryteriów 2.9.3 i tylko w ramach „on short international voyages").

Nowością jest dopuszczenie do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych flexible bulk container / elastycznego kontenera do przewozu luzem (kod BK3). Jest to elastyczny kontener o pojemności nie przekraczającej 15 m^3 zawierający wykładzinę i wyposażenie obsługowe. Możliwość przewozu towaru niebezpiecznego w kontenerze typu BK3 wskazana jest w sposób analogiczny, czyli poprzez podanie dla tego towaru kodu BK3 w kolumnie (13) DGL.

Przepisy dotyczące bulk containers / kontenerów do przewozu luzem towarów niebezpiecznych (w tym także wymagania dotyczące projektowania, wytwarzania, badania i testowania kontenerów BK 3), zawarte są w dziale 6.9 IMDG CODE.

Ponadto, zgodnie z działem 4.3 IMDG CODE, kontenery typu BK3:
- mogą być używane do przewozu towarów niebezpiecznych maksymalnie przez okres 2 lat od jego daty produkcji;
- przewóz ich dozwolony jest tylko w ładowniach drobnicowców. Nie dopuszcza się przewożenia ich w CTU[2];
- każdy elastyczny kontener do przewozu luzem powinien posiadać oznakowanie potwierdzające, że został wyprodukowany zgodnie z przepisami i z projektem typu, który został przetestowany.

Ad.12. Poważnie zmieniona część 7.

Poważne zmiany w części 7 (sztauowanie i segregacja) związane są z przeorganizowaniem przepisów dotyczących segregacji towarów niebezpiecznych. Nowy układ czyni je bardziej funkcjonalnymi, co jest istotne dla osób, które przepisy te muszą odpowiednio zastosować w wykonywanej pracy.

Działy 7.1 i 7.2 zawierają odpowiednio: ogólne przepisy dotyczące sztauowania (7.1) i ogólne przepisy dotyczące segregacji (7.2).

Dział 7.3 dotyczy postępowania przy umieszczaniu towarów niebezpiecznych w CTU (Procedury nadawcze dotyczące pakowania i stosowania CTU).

Działy 7.4, 7.5, 7.6, 7.7. zawierają przepisy o segregacji, które mają zastosowanie do kontenerowców (7.4 Sztauowanie i segregacja na kontenerowcach), statków typu ro-ro (7.5 Sztauowanie i segregacja na statkach typu roll-on/roll-off), statków towarowych konwencjonalnych tzw. drobnicowców (7.6 Sztauowanie i segregacja na statkach towarowych) i barkowców (7.7 Barki pokładowe na barkowcach / Shipborne barges on barge-carrying ships).

W dziale 7.1:

Zdefiniowana została czynność „stowage / sztauowanie", która w IMDG CODE oznacza właściwe rozmieszczenie towarów niebezpiecznych na statku w celu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska podczas transportu.

Wyjaśnione zostały także określenia występujące w zasadach sztauowania, które wskazane są w kolumnie (16) DGL, m.in.:
„Clear of living quarters" – oznacza, że sztuki przesyłki lub CTU powinny być umieszczone w minimalnej odległości 3 m od pomieszczeń mieszkalnych, wlotów powietrza, maszynowni i innych zamkniętych miejsc pracy
„Combustible material" – oznacza materiał, który jest lub nie jest towarem niebezpiecznym, ale jest łatwopalny i podtrzymuje palenie. Przykłady „combustible material": drewno, papier, słoma, włókna roślinne, produkty wytworzone z tych materiałów, węgiel, smary i oleje. Określenie nie obejmuje materiałów opakowań lub materiałów sztauerskich.
„Potential sources of ignition" – oznacza, ale nie ogranicza się, do niżej wymienionych: otwarty ogień, gazy wydechowe maszyn, gniazdka elektryczne i wyposażenie elektryczne włącznie z wyposażeniem urządzeń chłodniczych lub grzewczych CTU chyba że są wykonane w sposób zapewniający bezpieczeństwo.
„Protected from sources of heat" – oznacza, że sztuki przesyłki i CTU powinny być sztauowane co najmniej 2,4 m od podgrzewanych konstrukcji statkowych, gdzie temperatura na powierzchni może przekroczyć 55°C. Przykładami takich elementów konstrukcyjnych są: rurociągi parowe, nagrzewnice, góra lub boki ogrzewanych ładowni paliwa lub ładunku, grodzie maszynowni. Ponadto, sztuki przesyłki nie powinny być załadowane do CTU, który narażony jest na ogrzewanie promieniowaniem słonecznym.

Dział 7.2:

Segregation / segregacja oznacza fizyczne oddzielenie dwóch lub więcej materiałów albo przedmiotów, które są niezgodne i w przypadku zapakowania lub sztauowania ich razem może wystąpić nadmierne zagrożenie w przypadku wycieku, wysypu lub innego zdarzenia.

Same zasady dotyczące segregacji nie zmieniły się. Natomiast pewne ułatwienie w ich stosowaniu może stanowić nowy aneks zawierający „Segregation flow chart" - algorytm postępowania dla określenia wymogów segregacji, którego stosowanie jednak nie jest obowiązkowe.

Ogólne zasady dotyczące segregacji towarów niebezpiecznych różnych klas (tj. towarów stwarzających różne zagrożenia) podane są w „Segregation table / Tabeli segregacji" (IMDG CODE 7.2.4). Szczególne wymagania wobec materiału lub przedmiotu (jeżeli są) podane są w kolumnie (16) DGL (znaczenia określeń podanych w kolumnie (16) DGL są zdefiniowane). Przepisy dotyczące segregacji wskazane w DGL (w przypadku konfliktu przepisów) mają pierwszeństwo nad przepisami ogólnymi podanymi w „Segregation table / Tabeli segregacji".

Dla przypomnienia, wybrane ogólne zasady segregacji:
- Jeżeli określenie segregacji dla towarów występuje:
  - nie jest dozwolone umieszczanie tych towarów w jednym opakowaniu zewnętrznym (outer packaging); oraz
  - nie jest dozwolony transport tych towarów w jednym CTU (za wyjątkiem przypadków określonych w przepisach 7.2.6 i 7.3.4 IMDG CODE).
- Przepisy o segregacji działu 7.2 nie mają zastosowania do sztuk przesyłki z towarami zapakowanymi na warunkach działu 3.4

[2] Cargo transport unit, CTU / ładunkowe jednostki transportowe: obejmuje pojazd transportu drogowego, wagon transportu kolejowego, kontener towarowy, cysterna samochodowa, wagon kolejowy lub cysterna przenośna albo MEGC

(Limited Quantities, LQ) lub w relacji z innymi towarami niebezpiecznymi.

Dział 7.3, nowy (dotychczasowy dział o numerze 7.3 nosi numer 7.8):

Zawiera procedury nadawcze dotyczące pakowania i stosowania CTU i związane z nimi przepisy.

W jednym dziale podane są zasady dotyczące przygotowania na lądzie:
- umieszczanie towarów w CTU,
- segregacja wewnątrz CTU,
- oddzielenie od środków spożywczych (foodstuffs) wewnątrz CTU,
- przewóz towarów niebezpiecznych w temperaturze kontrolowanej.

Wyszczególnione zostały ogólne wymagania dotyczące CTU, by w można było w nich przewozić towary niebezpieczne. Powinny być m.in.:
- wystarczająco mocne, by wytrzymać wstrząsy i przeładunki spotykane normalnie podczas transportu, mając na względzie spodziewane warunki, które mogą wystąpić podczas podróży;
- skonstruowane w sposób zapobiegający utracie zawartości;
- odpowiednio utrzymany;
- w przypadku kontenerów spełniających definicję „kontenera" zgodnie CSC, przy stosowaniu każdego CTU powinny być przestrzegane przepisy International Convention for Safe Containers (CSC).

Określone zostały środki ostrożności przed załadunkiem do CTU:
- przed załadunkiem, należy dokonać inspekcji wewnętrznej i zewnętrznej CTU, żeby upewnić się, że nie ma uszkodzeń mogących wpłynąć na integralność CTU lub sztuki przesyłki, które zostaną w nim umieszczone;
- sztuki przesyłki powinny być skontrolowane i żadna, z której stwierdzono wyciek lub wysyp nie może zostać umieszczona w CTU. Należy dołożyć starań, żeby upewnić się, że woda, śnieg, lód lub inne przylegające obce ciała zostały usunięte przed umieszczeniem sztuk przesyłki w CTU.
- bębny zawierające towary niebezpieczne powinny zawsze być ustawione w pozycji pionowej;
- towary niebezpieczne umieszczone wewnątrz CTU powinny być załadowane zgodnie z zasadami segregacji;
- dodatkowe środki ostrożności (jeżeli są) powinny być przestrzegane;
- każda sztuka przesyłki zawierająca materiały niebezpieczne lub nieopakowane przedmioty niebezpieczne podczas przewozu powinna być umocowana przy użyciu odpowiednich urządzeń (np. pasów spinających, burt przesuwanych lub przegród nastawnych), umożliwiających ich unieruchomienie w pojeździe lub w kontenerze w sposób zapobiegający takiemu ich przemieszczaniu podczas przewozu, które mogłoby spowodować zmianę orientacji sztuk przesyłki lub ich uszkodzenie;
- jeżeli towary niebezpieczne przewożone są razem z innymi towarami (np. z ciężkimi maszynami lub skrzyniami), to wszystkie towary znajdujące się w CTU powinny być tak umocowane lub zapakowane, aby zapobiec uwolnieniu się towarów niebezpiecznych;
- sztuki przesyłki powinny być tak załadowane, by zminimalizować możliwość uszkodzenia ich osprzętu. Osprzęt sztuk przesyłki powinien być odpowiednio zabezpieczony;
- sztuki przesyłki nie powinny być spiętrzone, o ile ich konstrukcja nie przewiduje piętrzenia. W przypadku, gdy sztuki przesyłki odpowiadające różnym typom konstrukcji mają być ładowane razem, należy zwrócić uwagę na ich wzajemną zgodność w zakresie piętrzenia. W razie potrzeby, sztuki przesyłki znajdujące się pod innymi sztukami przesyłki powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem przy użyciu przekładek;
- CTU zawierający towary niebezpieczne powinien być oznakowany zgodnie z wymaganiami IMDG CODE (dział 5.3) Oznakowanie powinno zostać usunięte, skutecznie zasłonięte lub inaczej zatarte nie później niż przed przystąpieniem do kolejnego załadunku;
- ładunek w CTU powinien być rozłożony równomiernie zgodnie z „IMO/UNECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units (Suplement);

Segregacja towarów wewnątrz CTU:
Towary niebezpieczne, które zgodnie z 7.2 IMDG CODE powinny być segregowane między sobą, nie powinny być transportowane w jednym CTU za wyjątkiem towarów, dla których wskazano *„away from"* dla każdego z nich i które mogą być w jednym CTU za zgodą właściwej władzy. W tych przypadkach musi być zapewniony równoważny poziom bezpieczeństwa.

Segregacja wewnątrz CTU od artykułów spożywczych:
Zasady oddzielenia towarów niebezpiecznych od środków spożywczych (fudstooffs) zmieniły się.
Ogólnie - opakowane materiały niebezpieczne (sztuki przesyłki) z towarami o zagrożeniach dominujących lub dodatkowych klas 2.3, 6.1, 6.2, 7 (za wyjątkiem niektórych UN), 8 oraz kilka specyficznych towarów niebezpiecznych nie mogą być transportowane w jednym CTU ze środkami spożywczymi. Natomiast, jeżeli zostanie zachowana odległość min. 3 m, to niektóre towary klas 6.1, 8 oraz kilka specyficznych towarów niebezpiecznych (dla których w kolumnie (16) DGL wskazane jest odwołanie do przepisu 7.3.4.2.1 IMDG CODE), mogą być transportowane z artykułami spożywczymi.

Wymagania związane z załadunkiem na statek CTU zawierającego towary niebezpieczne:
- przed załadunkiem na statek, CTU powinny być sprawdzone pod kątem oznak zewnętrznych zniszczeń, wycieków, wysypu zawartości;
- żaden CTU uszkodzony, cieknący, z wysypującą się zawartością nie może być załadowany na statek zanim uszkodzenie nie zostanie naprawione lub uszkodzone sztuki przesyłki nie zostaną usunięte.

mgr inż. Bożena Konarska
doradca do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (DGSA)

Vademecum bezpiecznego spedytora
- zalecenia dla branży TSL przy organizacji przewozów

Dużym problemem firm spedycyjnych i transportowych jest zapewnienie bezpieczeństwa towaru w łańcuchu dostaw. Polska Izba Spedycji i Logistyki od kilku lat prowadzi działania mające na celu wsparcie środowiska TSL w działaniach na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw.

Pracująca w Izbie Komisja ds. bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, w skład której wchodzą przedstawiciele firm zrzeszonych w Izbie, w roku 2011 opracowała zalecenia dla branży TSL przy organizacji przewozów pt. „Vademecum bezpiecznego spedytora", a w roku 2014 uaktualniła ich zakres.

Wprowadzenie w firmie zaleceń zawartych w poniższym vademecum, z pewnością przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ładunków podczas organizacji ich transportu. Wdrożenie zaleceń nie wymaga nakładów finansowych, a jedynie nabrania pewnych nawyków organizacyjnych, które zwiększają czujność przedsiębiorców na pewne zachowania oszustów i złodziei czyhających na każdy błąd, który może być wykorzystany do kradzieży lub wyłudzenia towaru.

Oczywiście należy też pamiętać, żadne tego typu działania nie wyeliminują całkowicie procederu kradzieży, ale z pewnością pozwolą na usprawnienie systemów organizacyjnych w firmach pod kątem bezpieczeństwa. Dlatego zachęcamy do zapoznania się z poniższym wykazem zaleceń i jak najszybsze wprowadzenie ich w organizację pracy.

Vademecum bezpiecznego spedytora
- zalecenia dla branży TSL przy organizacji przewozów
- opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki

UWAGA: Sformułowania zawarte w tym ,,Vademecum" nie mają znaczenia stricte prawnego, a przede wszystkim znaczenie praktyczne! Materiał chroniony jest prawem autorskim, wszelkie prawa zastrzeżone! Jakiekolwiek dalsze rozpowszechnianie artykułu bez zgody Polskiej Izby Spedycji i Logistyki jest zabronione!

A) ABY USTRZEC SIĘ KRADZIEŻY LUB WYŁUDZENIA ŁADUNKU PAMIĘTAJ :

1. **Wprowadź** w swojej firmie jednolite **warunki podjęcia współpracy z nowym przewoźnikiem**/kurierem i najlepiej wyznacz osoby za to odpowiedzialne. Idealnym rozwiązaniem jest uzyskanie statusu AEO lub certyfikatu ISO, który pozwoli na wprowadzenie w firmie odpowiednich procedur.
2. **Dąż do współpracy ze sprawdzonymi, stałymi podwykonawcami** i partnerami, którzy zostali już zweryfikowani w długotrwałej współpracy. Warto dążyć do „zestawu" sprawdzonych kontrahentów to bowiem najlepiej zabezpiecza przed przestępczymi zagrożeniami .
3. **Staraj nie opierać się na dokumentach przesłanych przez podwykonawcę telefaksem czy emailem.** W miarę możliwości żądaj dokumentów oryginalnych i weryfikuj je dokładnie poprzez sprawdzenie:
   - **licencji wspólnotowej** - można sprawdzić jej autentyczność na stronie: INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO - ITD: http://gitd.gov.pl/ w zakładce ,,Biuro ds. Transportu Międzynarodowego (BOTM), pod hasłem ,,Licencje towarowe",
   - **zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (dawniej: licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy)** - zezwolenia te sprawdza się w starostwie bądź urzędzie miejskim właściwym dla siedziby przewoźnika; w wielu urzędach można zweryfikować ten dokument przez telefon, jednak zdarza się wymóg przesłania zapytania e-mailem lub telefaksem. Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej na stronie internetowej CEIDG http://prod.ceidg.gov.pl, przy wpisach poszczególnych przedsiębiorców – osób fizycznych, wykonujących działalność przewozową, podaje także numery zezwoleń (dawniej: licencji na wykonywanie krajowego drogowego przewozu rzeczy) wydanych przez starostwa powiatowe w odniesieniu do przewoźników - osób fizycznych,
   - **licencji (dawniej: licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy)** jest to licencja wydana w oparciu o wniosek o wydanie licencji na wykonywanie działalności gospodarczej w postaci pośrednictwa przy przewozie rzeczy - tzw. PPR. Sprawdza się ją tak samo, jak licencję krajową czyli obecnie zezwolenie: na stronie http://prod.ceidg.gov.pl .
4. **Weryfikuj warunki ogólne, szczególne i wyłączenia z ubezpieczenia OCPD** – w miarę możliwości żądaj dostarczenia oryginałów dokumentów do wglądu, aby ich kopie potwierdzić za zgodność z oryginałem. Polisę ubezpieczeniową najlepiej zweryfikować u ubezpieczyciela, który ją wystawił, chociaż nie zawsze będzie to możliwe, w szczególności w odniesieniu do przewoźników – osób fizycznych.

Sprawdź koniecznie, na jaką sumę ubezpieczenia opiewa polisa. Żądaj potwierdzenia opłaty wszystkich składek. Przewoźnik umowny powinien legitymować się OCPD, które pokrywa ryzyka zaangażowania odpowiedzialności cywilnej nie tylko przewoźnika faktycznego, ale i przewoźnika zawierającego umowy o przewóz (czyli umownego). Pamiętaj, że polisa OCS nie pokrywa ryzyk odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, nawet umownego, chyba że zawiera szczególne postanowienia w tej mierze. Pamiętaj także, iż podmiot, który przyjmuje zlecenie przewozowe jest przewoźnikiem, a nie spedytorem, niezależnie od tego, jak sam siebie mianuje oraz czy dysponuje własnymi środkami transportu, czy też posługuje się podwykonawcami.

5. Sprawdź **odpis aktualny z rejestru przedsiębiorców KRS lub wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG)**,
6. Sprawdź **decyzję o nadaniu NIP**,
7. Sprawdź **zaświadczenie o numerze REGON.**
8. Żądaj listy kierowców zatrudnionych u przewoźnika, wraz z numerami ich dokumentów tożsamości i/lub prawa jazdy oraz informacją o dodatkowych uprawnieniach, np. ADR . Taka lista, z ujętymi, np. numerami rejestracyjnymi samochodów ciężarowych ma także praktyczny wymiar w działalności operacyjnej.
9. Jeśli jest to możliwe sprawdź w miejscu załadunku czy kierowca posiada ważny **dowód rejestracyjny ciągnika i naczepy**. Tylko ważny dowód rejestracyjny lub ważne zaświadczenie z ITD potwierdza sprawność techniczną pojazdu i gwarantuje ewentualną wypłatę odszkodowania.
10. Jeśli jest to możliwe, sprawdź w miejscu załadunku czy kierowca posiada oryginał wypisu z licencji/ zezwolenia.
11. Warto zażądać od przewoźnika co najmniej dwóch kontaktów referencyjnych od firm z nim współpracujących od dłuższego czasu lub telefonów stacjonarnych do siedziby firm, które mogą takich rekomendacji udzielić.
12. Wymagaj samochodów wyposażonych w zabezpieczenia antywłamaniowe typu mechanicznego i elektronicznego, np. autoalarmy, GPS, itp.
13. Zadbaj, ażeby wydawanie towaru z magazynu odbywało się wyłącznie na podstawie upoważnień wystawianych na określonych kierowców i numery rejestracyjne samochodów.
14. Dyscyplinuj kierowców, ażeby powiadamiali o dostarczeniu towaru do odbiorcy i o wszelkich przeszkodach i nieprawidłowościach podczas trasy. Ma to też praktyczny wymiar w pracy operacyjnej.
15. Przy ładunkach o dużej wartości planuj dokładnie trasę przejazdu i wskazuj kierowcy postoje na parkingach strzeżonych
    - link do platformy parkingowej IRU, TRANSPark: http://www.iru.org/index/transpark-app
    - link do platformy parkingowej SETPOS, TRUCKINFORM: www.truckinform.eu

Dodatkowe uwagi w sferze dobrych rad:

- Koniecznie zadzwoń na stacjonarny numer telefonu przewoźnika, aby sprawdzić, czy taki podmiot faktycznie istnieje i czy przyjął nasze zlecenie do realizacji;
- Możesz podjąć próbę weryfikacji autentyczności danych przewoźnika w zrzeszeniach przewoźników;
- Weryfikuj także przewoźników pozyskiwanych za pośrednictwem giełd transportowych.

B) ABY USTRZEC SIĘ PRZED PRZYJĘCIEM ZLECENIA OD OSZUSTA LUB NIESOLIDNEGO (TEŻ NIEPŁACĄCEGO) KLIENTA, WARTO PAMIĘTAĆ O:

1. Sprawdzeniu klienta, danych ładunku, (przeładunku) i dokumentów:

- przyjmuj każde zlecenie tylko w formie pozwalającej na utrwalenie jego treści, np. w emailu lub w formie pisemnej,
- koniecznie sprawdź wiarygodność firmy – np. przez uzyskanie referencji od innych zleceniobiorców tego klienta, sprawdź klienta przez wywiadownię gospodarczą,;
- nie przyjmuj zleceń od klientów którzy zalegają z zapłatą za poprzednio wykonane usługi, bądź jeśli prowadzone są przeciwko nim postępowania sądowe o zapłatę (także, jeżeli postępowania te zostały zakończone) mimo, że klient oferuje np. bardzo dobre warunki finansowe; tego typu zlecenia można przyjąć, ale tylko za przedpłatą.
  Godne polecenia jest zrobienie w firmie tzw. ,,czarnej listy" nieuczciwych kontrahentów;
- dąż do zawarcia pisemnej umowy z klientem, w szczególności w przypadku dużej ilości ładunków, powtarzających się operacji transportowych lub wysokiej wartości ładunku;
- sprawdź koniecznie rodzaj i wartość towaru; dotyczy to w szczególności transportu drogowego, gdzie podaje się często lakoniczne określenia, typu: ,,33 palety", ,,auto standardowe", ,,LKW 13,6m standard", itp. zwroty bez podania nawet nazwy ładunku.
  W przypadku ładunków o wysokiej wartości, np. powyżej 100 000 EUR, najlepiej pozyskiwać zlecenia tylko od znanych zleceniodawców;
- w przypadku kontroli dokumentów, które są niezbędne do przeprowadzenia odprawy celnej, zachowaj szczególną staranność przy weryfikacji otrzymanych oryginalnych dokumentów, pod kątem ewentualnych nieprawidłowości bądź fałszerstw w tych dokumentach.

2. Weryfikacji stosowanych przez nieznanego zleceniodawcę środków łączności:

- Jeżeli zleceniodawca kontaktuje się przy pomocy telefonu komórkowego, podejmij dodatkowe środki ostrożności i sprawdź dane kontaktowe bezpośrednio w firmie zleceniodawcy.
- Przy wysyłaniu istotnych pism, w miarę możliwości sprawdź wiadomości przesłane przez zleceniodawcę drogą elektroniczną (źródło wiadomości sprawdza się prawym przyciskiem myszki, po najechaniu kursorem na daną wiadomość), a najlepiej poproś o dodatkowe potwierdzenie telefaksem i listownie.
- W przypadku wiadomości przesłanych telefaksem, sprawdź autentyczność numeru telefaksu.
- W przypadku otrzymania telefaksem istotnych informacji od zleceniodawcy – dotyczących np. zmian kadrowych, zmiany struktury organizacyjnej, poproś o przesłanie tej informacji także drogą pocztową.

Dodatkowe uwagi w sferze dobrych rad:

- Koniecznie zatelefonuj na stacjonarny numer telefonu zleceniodawcy aby sprawdzić czy taki podmiot faktycznie istnieje;
- nie korzystaj z wielu pośredników z branży TSL, najlepiej wręcz nie przyjmuj takich zleceń;

UWAGA: w przypadku przyjęcia zlecenia od „pośrednika" (spedytora dalszego, prze-

woźnika umownego) zawsze sprawdź, czy treść otrzymanego zlecenia zgodna jest z treścią listu przewozowego, składanego przewoźnikowi przez podmiot przekazujący przesyłkę do przewozu – w szczególności w zakresie miejsca odbioru przesyłki i osoby odbiorcy; może to ułatwić zdemaskowanie próby wyłudzenia towaru przez pośrednika - oszusta !

- odrzucaj zlecenia za wygórowane stawki przewozowe od firm, których nie znasz;
- nie akceptuj zleceń z bardzo odroczonymi terminami płatności;
- zasadniczo nie akceptuj zleceń z płatnością gotówką za fracht – z wyjątkiem zleceń od osób fizycznych;
- sprawdź, w miarę możliwości, warunki dotyczące rozładunku towaru (termin wyładunku, miejsce rozładunku itp.) oraz podejmij odpowiednie działania a w przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub też nieracjonalnych, nagłych zmian w warunkach dostawy, miejsca rozładunku;
- uzyskaj oświadczenie klienta (np. jako zapis w zleceniu), odnośnie ubezpieczenia cargo powierzonego do obsługi towaru. W transporcie morskim sprawdź polisę ubezpieczeniową i/lub inne zaświadczenia dotyczące ubezpieczenia - jeśli ładunek został ubezpieczony przez zleceniodawcę;
- nie podawaj nieznanym klientom przez telefon stawek za swoje usługi.

(Opracowane przez: Komisję ds. bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw Polskiej Izby Spedycji i Logistyki/luty 2011, aktualizacja 2014 r.)

Podsumowanie ankiety na temat funkcjonowania rynku giełd transportowych

Powszechny dostęp do informacji w Internecie, sprawił, że coraz częściej korzysta się z usług przewoźników nie będących rezydentami w kraju żadnej ze stron transakcji handlowej. Masowy rozwój sieci internetowej, a co za tym idzie giełd transportowych, sprawiły, że znalazły się one także w centrum zainteresowania przestępców, także tych działających w skali międzynarodowej.

Przeprowadzona przez PISiL w pierwszych miesiącach 2014 r. ankieta, miała na celu odpowiedź na pytanie: czy korzystanie z giełdy transportowej może wiązać się z jakimiś nieprawidłowościami? Odpowiedzi uzyskane od 74 respondentów pokazują, że niestety zabezpieczenie giełd przed niepożądanymi, a mówiąc wprost: przestępczymi działaniami – jest niedostateczne.

Wiele firm z branży TSL z trudem może funkcjonować bez korzystania z giełd transportowych, dla niektórych działalność taka wydaje się być niemożliwa. Są nawet firmy, które swoją działalność opierają wyłącznie na kojarzeniu ofert ładunków i wolnych samochodów na giełdach właśnie. Ten fakt potwierdzili już respondenci w pierwszym punkcie ankiety, na zadane pytanie ,,czy jest Pani/Pan użytkownikiem jednej lub kilku giełd transportowych", uzyskano aż 85 % odpowiedzi na ,,TAK".

Wśród firm, które wypełniły ankietę, aż blisko połowie zdarzyły się nieprawidłowości podczas korzystania z giełd. Na pytanie jakiego typu zdarzenia dotknęły te firmy, uzyskano następujące odpowiedzi :

- kradzież towaru - 30%
- wyłudzenie towaru przez przewoźnika zarejestrowanego na giełdzie na podstawie podrobionych dokumentów – 18%
- podszycie się oszusta pod istniejącego na giełdzie, realnego przewoźnika – tzw. kradzież tożsamości - 24%
- zlecenie przewozu, za który zleceniodawca nie zamierzał nigdy zapłacić – 36%
- inne - 49%

Wśród tej ostatniej pozycji były m.in. następujące odpowiedzi:

- podzlecanie przyjętych zleceń transportowych osobom trzecim, bez zgody pierwotnych zleceniodawców,
- nieterminowe podstawienia pojazdów,
- ,,nieodpowiedzialność przewoźników, niepodjęcie towaru itp. pod pretekstem",
- ,,złodziej założył konto na giełdzie bez wiedzy realnego przewoźnika, posługując się jego dokumentami, […] wykupił polisę, która zweryfikowana okazała się być prawdziwą"

(suma powyżej 100%, gdyż można była zakreślić kilka odpowiedzi).

Oczywiście wyłudzenia i nieprawidłowości w realizacji zleceń mają miejsce nie tylko na giełdach transportowych, ale także i poza nimi. Należy dodać, że same giełdy podejmują dużo starań, aby ograniczyć dostęp do nich organizacji przestępczych. Jednak weryfikacja zarejestrowanych na giełdach przewoźników jest bardzo różnej jakości, od faktycznie szczegółowego sprawdzania uczestników giełdy, zwłaszcza podczas rejestracji, po pozorne działania sprawdzające, w oparciu o przesłane telefaksem lub e-mailem skany, kopie dokumentów założycielskich przewoźników. Warto pamiętać, że jedną z głównych przesłanek korzystania z giełd jest brak czasu na znalezienie ładunku lub wolnego pojazdu. Powszechna presja terminów i deficyt czasu w transporcie sprawia, że przewoźnika weryfikuje się właśnie tylko powierzchownie, niedostatecznie, na podstawie przesłanych kopii dokumentów. Niestety, przewoźnik ten często w rzeczywistości okazuje się oszustem. Dlatego też trzeba koniecznie weryfikować podwykonawców na własną rękę. Wskazówki jak to zrobić można znaleźć w Vademecum Bezpiecznego Spedytora na stronie PISiL. Także w sytuacjach, kiedy brakuje czasu na sprawdzenie. (A.S.)

Czy istnieje potrzeba włączenia dolnej Wisły do obsługi zaplecza portów morskich w Gdańsku i Gdyni?

1. Aktualne uwarunkowania transportowego wykorzystania dolnej Wisły

W Polsce coraz częściej podejmowane są dyskusje na temat możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej, w tym zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi towarowej na dolnej Wiśle. Rozważana jest bowiem koncepcja włączenia tego odcinka Wisły do obsługi zaplecza portów morskich.

Aktualnie Wisła nie ma większego znaczenia transportowego. Żegluga na Wiśle odbywa się tylko lokalnie w obrębie większych ośrodków miejsko-przemysłowych i związana jest przede wszystkim z przewozami kruszywa wydobywanego z dana rzeki. Relatywnie większe znaczenie odgrywa ta droga wodna jedynie w przewozach turystyczno-rekreacyjnych. Główną przyczyną niewielkiego wykorzystania Wiły w przewozach ładunków są niskie i zbyt zróżnicowane parametry techniczne tej drogi wodnej.

Zgodnie z umową AGN[1] śródlądowe drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu powinny spełniać parametry przynajmniej klasy IV, tj. minimalną głębokość tranzytową 2,8 m, minimalny prześwit pod mostami 5,25 m, a śluzy powinny mieć wymiary 120 x 12 m. Oznacza to w efekcie, że śródlądowe drogi wodne o tych parametrach powinny być dostępna dla barek o tonażu 1500 ton. Tymczasem Wisła na odcinku od Bydgoszczy do Tczewa (137,5 km) spełnia parametry klasy II z ograniczeniem zanurzenia do 1,4 m, a pozostały odcinek od Tczewa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (32,7 km) odpowiada parametrom klasy III, z ograniczeniem zanurzenia do 1,6 m. [2]

Ograniczeń związanych ze zbyt niskimi parametrami technicznymi śródlądowych dróg wodnych w Polsce, w tym dolnej Wiśle, nie należy jednak wyolbrzymiać. Biorąc bowiem pod uwagę wielkość eksploatowanych obecnie w Polsce statków rzecznych, minimalna głębokość warunkująca opłacalną żeglugę wynosi 1,3 m. Pełne zanurzenie większości statków wykorzystywanych do przewozów ładunków w Polsce waha się od 1,6 do 1,7 m. Dlatego też głębokości większe niż 1,8 m, ze względów konstrukcyjnych obecnie eksploatowanych statków, nie mogłyby być aktualnie wykorzystane[3].

Ograniczeń dla żeglugi na dolnej Wiśle nie stwarzają także prześwity w świetle mostów, a także promienie zakoli i parametry istniejącej śluzy w Przegalinie. Budowle te spełniają bowiem parametry klasy IV a w niektórych zakresach nawet V.

Na niską jakość techniczną dolnej Wisły wpływa jednak niestabilność warunków nawigacyjnych. Istniejące parametry techniczne na tym odcinku Wisły nie są utrzymywane. W okresach niżówek głębokości mogą bowiem spadać poniżej 1,0 m, które jak wcześniej wspomniano, uniemożliwiają opłacalną żeglugę towarową. Mimo niskiej jakości żeglugowej śródlądowych dróg wodnych, opłaty za ich użytkowanie, a także za korzystanie ze śluz, są systematycznie podwyższane, co z kolei wpływa na wzrost kosztów eksploatacyjnych ponoszonych przez armatorów żeglugi śródlądowej. Jak wynika z tabeli 1, w latach 1995-2014 opłaty za korzystanie z dróg wodnych na gdańskim węźle wodnym wzrosły 3-krotnie.

Aktualnie dużym ograniczeniem realizacji opłacalnych przewozów na dolnej Wiśle w powiązaniu z portami morskimi są również istniejące przepisy prawne. Przykładem tej sytuacji są utrudnienia związane z wpływaniem

Tabela 1

Stawki opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni w Polsce w latach 2000-2014

Wyszczególnienie	1995	2003	2005	2008	2014
Stawka za 1 tkm na drodze wodnej Wisła-Odra oraz na węźle gdańskim obejmującym: Nogat, Szkarpawę i Martwą Wisłę (gr)	0,22	0,50	0,53	0,55	0,67
Stawka za 1 tkm na pozostałych drogach, na których pobierane są opłaty (gr)	0,20	0,45	0,47	0,48	0,58
Stawka należności za żeglugę pustych statków towarowych (w gr za 1 tonokilometr nośności wymierzonej i jednego kilometra)	0,04	0,096	0,10	0,10	0,12
Stawka należności za korzystanie ze śluz lub pochylni*					
- w godz. od 7.00 do 16.00 (zł)	2,50	11,56	12,14	12,52	15,36
- w godz. od 16.00 do 7.00 (zł)	5,0	12,13	12,74	13,13	16,11

* bez łodzi sportowo-turystycznych i innych małych obiektów pływających do 15 ton nośności (opłaty za tego typu jednostki są pobierane według innych stawek)

Źródło: K. Woś: *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unia Europejską*. Oficyna Wydawnicza „SADYBA", Warszawa 2005, s. 171; Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz z pochylni.

1 AGN – europejskie porozumienie w sprawie głównych międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych, podpisane w Genewie w 1992 r. (porozumienie to nie zostało ratyfikowane przez Polskę).

2 A. Bolt, P. Jerzyło: *Możliwości wykorzystania dolnej Wisły do celów transportowych*. Górnictwo i Geoinżynieria 2011, Zeszyt 4/1.

3 M. Miłkowski: *Odra i żegluga. Część II*. „Gospodarka Wodna" 2000, nr 3.

statków żeglugi śródlądowej do portu morskiego w Gdańsku. Jak wynika z rys. 1, wpływanie statków rzecznych do Zatoki Gdańskiej i portu w Gdańsku jest możliwe przez Martwą Wisłę, Wisłę Śmiałą lub poprzez Przekop Wisły.

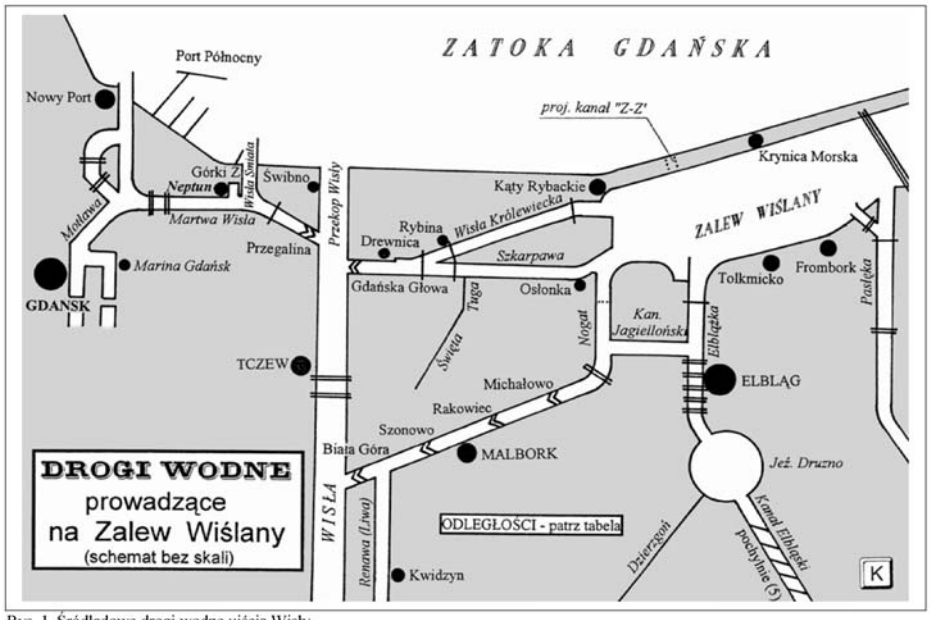
Drogi te traktowane są jednak jako drogi morskie. W efekcie korzystanie z nich wiąże się z koniecznością posiadania:

- statków z odpowiednim świadectwem zdolności żeglugowej, potwierdzającym spełnienie przez statki rzeczne określonych wymagań przewidzianych dla żeglugi morskiej;
- odpowiednich patentów, uprawniających kapitana statku do prowadzenia żeglugi na drogach morskich.

Mimo spełnienia tych wymagań, wpłynięcie statku żeglugi śródlądowej do portu w Gdańsku nie jest możliwe bez uzyskania odrębnego zezwolenia. Armator każdorazowo jest bowiem zobowiązany przedłożyć w kapitanacie portu stosowane uprawnienia i wystąpić z pismem o wydanie zezwolenia na wpłynięcie statku do portu. Procedura ta nie tylko komplikuje proces przewozowy, ale także, ze względu na ponoszone opłaty (za wydanie zezwolenia, opłaty portowe) powoduje, że transport wodny śródlądowy staje się niekonkurencyjny w stosunku do innych gałęzi transportu.

Ponadto znaczną komplikację stanowi fakt, że przepisy administracji morskiej zakazują wpływania do portu morskiego w Gdańsku oraz Elblągu zestawów złożonych z pchacza oraz dwóch barek pchanych. Przepisy zezwalają bowiem na wpływanie tylko pchacza z jedną barką. Natomiast w sytuacji gdy zestaw składa się z dwóch barek pchanych, oznacza to, że jedna barka musi być pozostawiona najczęściej w miejscu, które nie jest przystosowane do postoju barki[4].

W efekcie transport wodny śródlądowy nie odgrywa żadnej roli w obsłudze portu morskiego w Gdańsku oraz Gdyni, zarówno w obsłudze ładunków masowych, jak i drobnicowych. W Polsce transport wodny śródlądowy ma natomiast relatywnie większe znaczenie w obsłudze zaplecza zespołu portowego



Rys. 1. Śródlądowe drogi wodne ujścia Wisły
Źródło: J Kuliński, M. Kuliński: Zalew Wiślany. Przewodnik dla żeglarzy. Wydanie elektroniczne II, http://www.kulinski.zagle.pl/zw/spis_tresci.htm

Szczecin – Świnoujście. Szacuje się, że udział ten od wielu lat waha się przeciętnie w granicach 8%[5].

2. Rola transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zaplecza portów morskich w Europie Zachodniej

Zupełnie odmienna sytuacja występuje w krajach Europy Zachodniej. W krajach, w których istnieją odpowiednie warunki dla transportu wodnego śródlądowego, gałąź ta stanowi ważne ogniwo systemu transportowego. Szczególnie istotną sferą zastosowania, w której gałąź ta zajmuje silną pozycję są **przewozy kontenerowe w obsłudze zaplecza portów morskich**.

Istnieje nawet przekonanie, że największe porty morskie UE nie stałyby się tak ważnymi ośrodkami logistycznymi, gdyby nie udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze ich zaplecza. Przewozy kontenerowe na śródlądowych drogach wodnych są generowane głównie przez porty morskie, w tym zwłaszcza przez porty: Rotterdam, Antwerpia, Amsterdam i Zeebrugge. Jak wynika z rys. 2, przewozy kontenerowe żeglugą śródlądową w Europie w 2011 r. wynosiły 1360 mln TEU-km i w decydującej mierze związane z obsługą zaplecza portów morskich.

Jak wynika z rys. 3, w **Rotterdamie oraz Antwerpii udział żeglugi śródlądowej w obsłudze kontenerów w 2012 r. wynosił odpowiednio 35% i 33%. Jest to wiec udział znaczący i wykazuje nawet tendencję wzrostową**. Jak wynika z rys. 4, udział żeglugi śródlądowej w obsłudze zaplecza portu Rotterdam w latach 2006 – 2012 wzrósł z poziomu 30,5% do 35,3%. W strategii rozwoju tych portów prognozowany jest nawet dalszy wzrost roli żeglugi śródlądowej. Przewiduje się, że w Antwerpii w perspektywie do 2020 r. udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze obrotów kontenerowych wzrośnie do 42%[6], a Rotterdamie do 2035 r. – do 45%[7].

Relatywnie mały udział żeglugi śródlądowej obserwowany jest w obsłudze kontenerów w porcie Hamburg. Obecnie na statki żeglugi śródlądowej przeładowuje się w Hamburgu rocznie 100 tys. TEU. Jednak z prognoz wynika, że do 2020 r. przewozy kontenerów żeglugą śródlądową w obsłudze zaplecza portu Hamburg wzrosną prawie 3-krotnie do 270-285 tys. TEU[8].

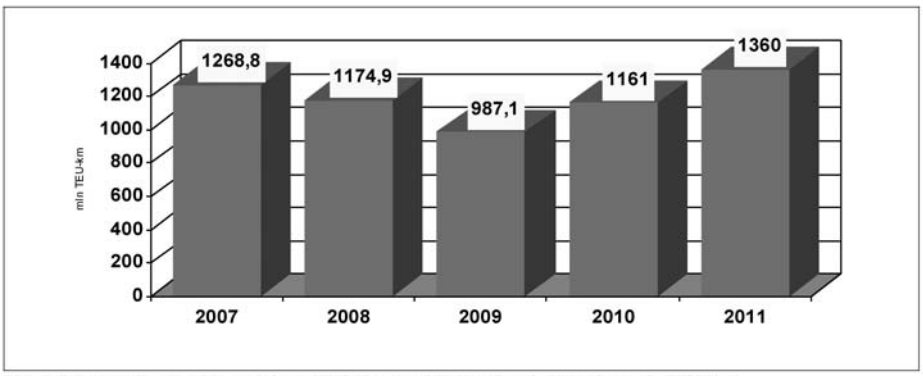
4 J. Sieński: Po drugie: Autostrada wodna na Wiśle. Kłopoty statków pływających na Wiśle. http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/1616414,po-drugie-autostrada-wodna-na-wisle-klopoty-statkow-plywajacych-na-wisle,1,id,t,sa.html.

5 J. Kulczyk, E. Skupień: Transport kontenerowy na odrzańskiej drodze wodnej. Prace naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport 2010, Zeszyt 73.

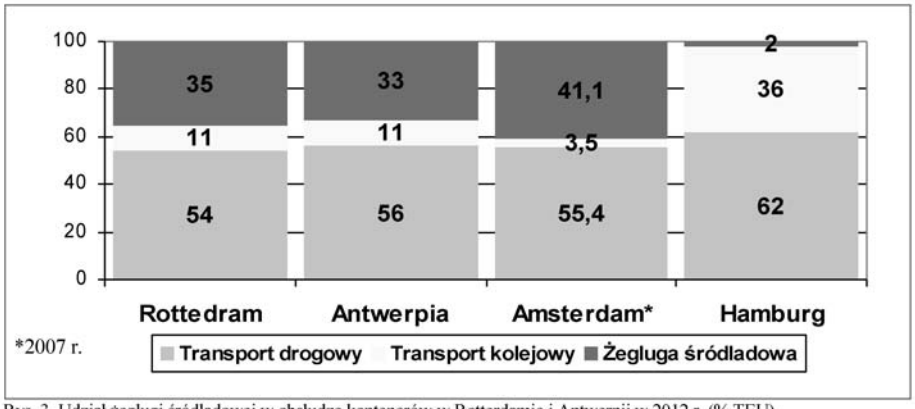
6 Facts & figures 2012. Antwerp Port Authority, June 2013, www.portofantwerp.com .

7 Konzeptstudie zur Verkehrsverlagierung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre. UNICONSULT, Hamburg 2009, http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binnenschifffahrt.pdf.

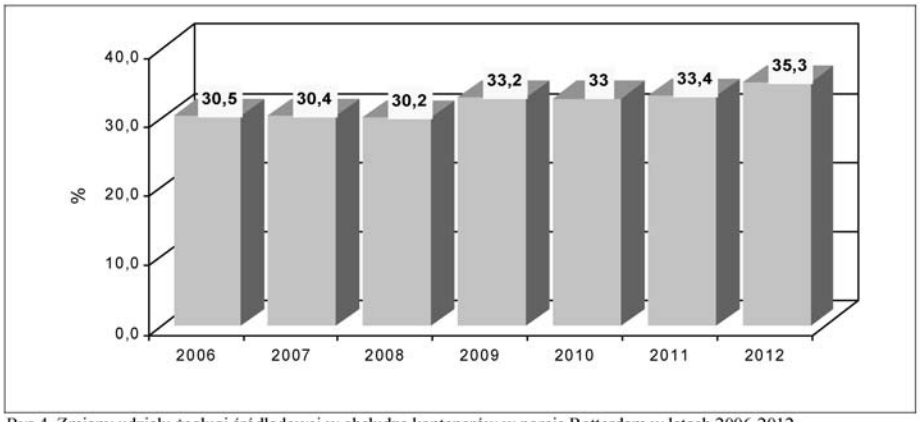
8 Hamburg will Binnenschifffahrt stärken, http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article113097228/Hamburg-will-Binnenschifffahrt-staerken.html.



Rys. 2. Przewozy kontenerowe żeglugą śródlądową w UE-27 w latach 2007-2014 (mln TEU-km)
Źródło: Inland waterway freight transport –quarterly and annual data. Eurostat. Statistics in focus 42/2012



Rys. 3. Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze kontenerów w Rotterdamie i Antwerpii w 2012 r. (% TEU)
Źródło: Port of Rotterdam. Port statistics. Modal split containers;, www.portofrotterdam.com ; Facts & figures 2012. Antwerp Port Authority, June 2013, www.portofantwerp.com; Marktbeobahtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2007-2. Sekretariat der Zentral Kommission der Rheinschifffahrt 2007; Hamburg will Binnenschifffahrt stärken, http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article113097228/Hamburg-will-Binnenschifffahrt-staerken.html.



Rys.4. Zmiany udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze kontenerów w porcie Rotterdam w latach 2006-2012
Źródło: Port of Rotterdam. Port statistics. Modal split containers, www.portofrotterdam.com

Jednym z głównych problemów dalszego rozwoju portów morskich jest brak rezerw wolnych przestrzeni w portach morskich, a tym samym brak możliwości zwiększenia przepustowości portów morskich poprzez ich rozbudowę nie wchodzi w rachubę. Należy więc dążyć do maksymalnego ograniczenia czynności logistycznych w portach i przeniesienia ich poza bezpośredni obszar portowy. W tym procesie - zwłaszcza w odniesieniu do przewozów kontenerów - transport wodny śródlądowy również odgrywa ważną rolę, zwłaszcza że każdy z pięciu największych portów morskich w Unii Europejskiej ma połączenie ze śródlądowymi drogami wodnymi.

Porty rzeczne są nawet postrzegane jako jedno z miejsc tworzenia wielkich hubów, ujmowanych w koncepcji tzw. „suchych portów", czyli oddalonych od portów morskich lądowych terminali intermodalnych bezpośrednio połączonych z portem morskim gałęzią transportu o wysokiej przepustowości pełniących funkcję miejsc koncentracji ładunków i dalszej ich dystrybucji.[9]

Zgodnie z tą koncepcją w rejonie dolnego Renu planowana jest budowa do 2016 r. za 100 mln euro portu rzecznego o zdolności przeładunkowej 1 mln TEU, który integrowałby potoki kontenerowe z portów morskich i terminali lądowych (w tym zlokalizowanych w portach rzecznych). Port ten ma być przystosowany do obsługi zestawów pchanych o pojemności 1000 TEU[10], które w relacjach eksportowych byłyby wykorzystywane do przewozu jednorodnych grup kontenerów do terminali morskich, a w relacjach importowych – do przewozu jednorodnych kontenerów do finalnych odbiorców lub innych położonych w głębi lądu terminali kontenerowych w celu dalszej dystrybucji.

Włączanie żeglugi śródlądowej w system organizacji przewozów z portów morskich za pośrednictwem „suchych portów" będzie w efekcie przyczynić się do dalszego umocnienia pozycji żeglugi śródlądowej na zapleczu portów morskich.

3. Zalety transportu wodnego śródlądowego

Znaczna pozycja transportu wodnego śródlądowego w systemie transportowym krajów UE, w tym duża rola tej gałęzi w ob-

9 S. Grulkowski: Analiza celowości i możliwości budowy „suchego portu" w pobliżu Trójmiasta, http://www.innowrota.pl/sites/default/files/images/S.Grulkowski_1.pdf .

10 A. Beyer: Nouvelle étape dans le développement du conteneur rhénan. "Navigation Ports & Intermodalité" 2012, nr 1. W:. Transport morski i śródlądowy. "Biuletyn Informacyjny" 2012, nr 7-8.

słudze portów morskich, wynika z doceniania licznych zalet tej gałęzi transportu, do których należą, m.in. znaczna masowość środków transportu, relatywnie niska energochłonność, wyraźnie mniejszy wpływ degradacyjny na środowisko.

Flota żeglugi śródlądowej charakteryzuje się zdolnością do przewozu znacznej partii ładunkowej w jednym cyklu przewozowym (masowość). Na przykład w Europie Zachodniej standardowa barka motorowa (Johann Welker, L – 85,00 m, B – 9,50 m, T – 2,70 m) charakteryzuje się zdolnością przewozową 1500 ton. W eksploatacji są również wielkie tzw. barki motorowe GSM (Großmotorschiff) o długości 110,00 m i tonażu 3000 ton[11]. Jednostki te odpowiadają więc zdolności przewozowej odpowiednio 60 i 120 pojazdów ciężarowych o ładowności 25 ton. Eksploatowane na Renie zestawy pchane składają się z pchacza oraz 4 (rys. 5) lub 6 barek pchanych (L – 269,5 m, B – 34,2 m, T – 4 m) o łącznym tonażu, odpowiednio 11 i 16 tys. ton[12]. Zestaw taki pozwala zastąpić od 440 do 640 pojazdów ciężarowych.

Flota rzeczna charakteryzuje się określoną uniwersalnością. Stąd też do przewozów kontenerowych wykorzystywane są niektóre konwencjonalne barki motorowe. Z reguły są to jednostki pływające cechujące się stosunkowo wysokimi parametrami technicznymi, które gwarantują zdolność przewozową kontenerów na określonym opłacalnym poziomie – minimum 2 warstwy kontenerów na pokładzie. Spośród konwencjonalnych barek motorowych do przewozów kontenerowych wykorzystywane są barki typu „Europa" (L=85 m; B=9,50 m) umożliwiające przewóz 54 TEU, tzw. wielkie barki motorowe GMS („Großmotorgüterschiff"), które w wersji krótszej (L=100 m; B=11,40 m) pozwalają na przemieszczenie 88 TEU, a w wersji dłuższej (L=110 m; B=11,40 m) – 96 TEU[13].

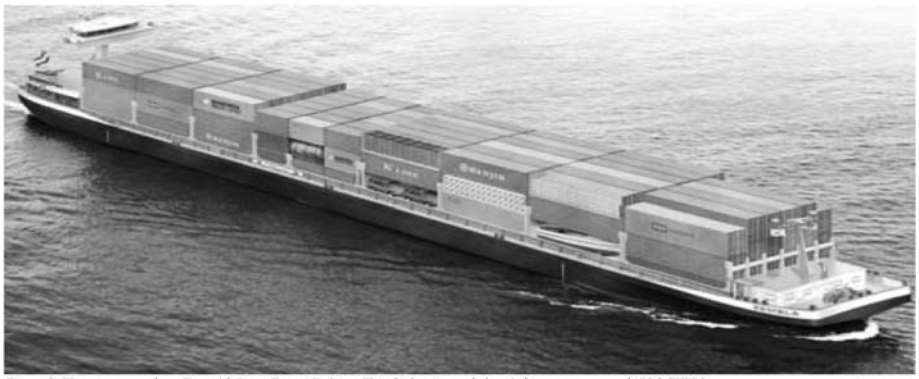
Rys. 5. Zestaw pchany na Renie złożony z pchacza i czterech barek pchanych (L – 193 m, B – 22,8 m, T – 4 m) o tonażu 11 000 ton
Źródło: The power of inland navigation. The future of freight transport and inland shipping in Europe 2010-2011. Inland Shipping Information Agency (BVB), Rotterdam.

Przejawem postępu w środkach transportu wodnego śródlądowego jest jednak budowa floty kontenerowców, czyli statków specjalnie przystosowanych do przewozów kontenerów. W Europie Zachodniej standardowy kontenerowiec (standard container vessel; L = 110 m, B = 11,4 m, T = 3 m) charakteryzuje się zdolnością przewozową 200 TEU. Jak wynika z rys. 6, nowoczesne kontenerowce eksploatowane na drogach wodnych Europy Zachodniej przystosowane do transportu nawet 500 TEU[14].

Transport wodny śródlądowy charakteryzuje się znaczną przewagą nad innymi gałęziami pod względem poziomu energochłonności oraz poziomu emisji zanieczyszczeń. Jak wynika z rys. 7, na transport wodny śródlądowy przypada tylko 1,6% ogólnego zużycia energii w transporcie i poziom ten jest ponad 50-krotnie mniejszy niż energochłonność transportu samochodowego.

Mniejsze zapotrzebowanie na energię powoduje, że transport wodny śródlądowy w relatywnie mniejszym stopniu uczestniczy w emisji gazów cieplarnianych. Łącznie na żeglugę śródlądową oraz transport morski przypada 14,1% ogólnej emisji powodowanej przez transport w wyniku spalania paliw (rys. 8).

Czynniki te powodują w efekcie, że gałąź ta charakteryzuje się nie tylko niższymi kosztami przewozów, ale także niższymi kosztami zewnętrznymi. Z przeprowadzonych badań przez PLANCO Consulting GmbH w Essen w odniesieniu do kosztów przewozu na wybranych relacjach przewozowych wynika, że przeciętny koszt przewozu ładunków masowych transportem drogowym wynosi 36,29 euro za tonę, podczas gdy w transporcie kolejowym koszty te są 3,7-krotnie niższe, a w transporcie wodnym śródlądowym 4,9-krotnie niższe, pomimo że koszty przewozu żeglugą śródlądową są zwiększone o koszty dowozu i przeładunku. Wprawdzie na niektórych relacjach



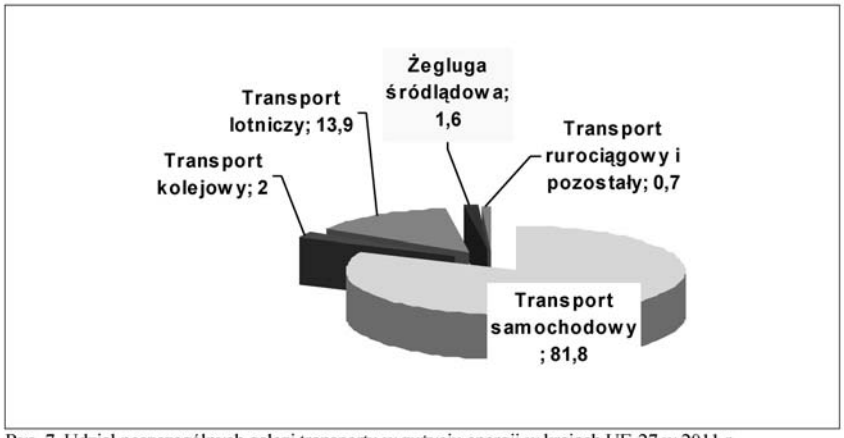
Rys. 6. Kontenerowiec (L – 135 m, B – 17,4 m, T – 3,6 m) o zdolności przewozowej 500 TEU
Źródło: The power of inland navigation…

[11] Verkehrswirtschafftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Schiff, Strabe, Schiene. Teil B: Besondere Aspekte der Binnenschifffahrt. Planco Consulting GmbH, Essen 2007, s. 78.

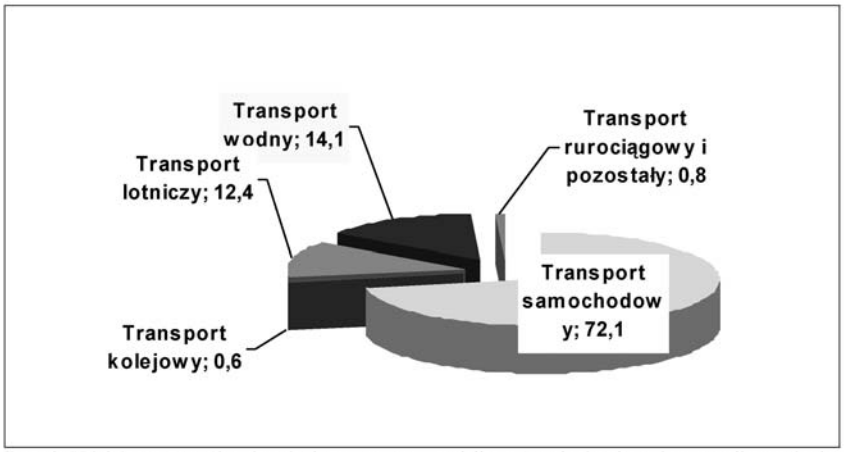
[12] The power of inland navigation. The future of freight transport and inland shipping in Europe 2010-2011. Inland Shipping Information Agency (BVB), Rotterdam.

[13] C. Zimmermann, A. Matheja, S. Messing: *Erster Containerdienst auf nordwestdeutschen Kanälen mit Erfolg*. „Binnenschiffahrt - ZfB" 2000, nr 9.

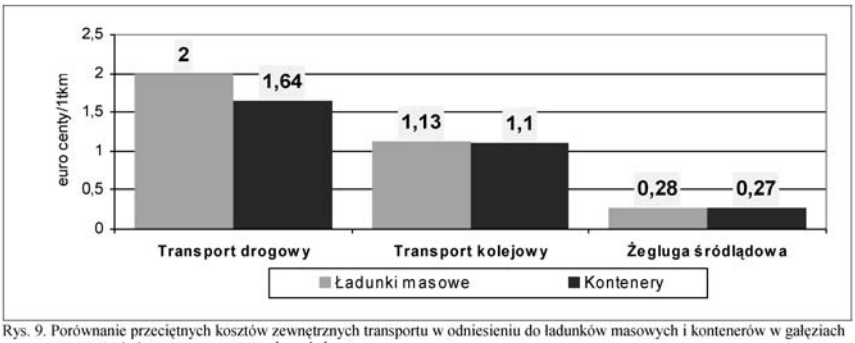
[14] The power of inland navigation…, s. 51,



Rys. 7. Udział poszczególnych gałęzi transportu w zużyciu energii w krajach UE-27 w 2011 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU transport in figures. Statistical Poocketbook 2013. European Commission, Luxemburg 2013.



Rys. 8. Udział poszczególnych gałęzi transportu w emisji gazów cieplarnianych w wyniku spalania paliw w krajach UE-27 w 2011 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU energy in figures….



Rys. 9. Porównanie przeciętnych kosztów zewnętrznych transportu w odniesieniu do ładunków masowych i kontenerów w gałęziach transportu lądowego w euro centach na 1 tkm
Źródło: Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways, Inland Waterways. Summary of Findings. PLANCO Consulting GmbH, Essen 2007.

Tabela 2

Przeładunki kontenerów w portach morskich w Polsce w latach 2000-2013 w tys. TEU

Porty	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gdynia	188,3	400,2	461,2	619,5	610,5	378,3	485,2	616,4	676,3	729,5
Gdańsk	**18,1**	**70,0**	**78,4**	**96,4**	**185,6**	**240,6**	**508,6**	**685,6**	**928,4**	**1177,6**
Szczecin – Świnoujście	21,9	36,5	42,4	56,7	62,9	52,6	56,5	55,1	52,2	62,3
Razem	228,2	506,6	582,0	772,6	859,0	671,5	1050,3	1357,2	1656,9	1969,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Matczak: Porty morskie w 2006 r. „Logistyka" 2007, nr 2; M. Matczak, B. Oldakowski, M. Rozmarynowska: Raport. Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Acta Forum, Gdynia, marzec 2014.

koszty przewozu transportem wodnym śródlądowym są wyższe od transportu kolejowego, to jednak z badań wynika, że przeciętnie koszty przewozów ładunków masowych transportem wodnym śródlądowym są o 25% niższe, aniżeli w transporcie kolejowym.

Podobnie w odniesieniu do przewozów na wybranych trasach kontenerów, koszty przewozu transportem drogowym są o 100% wyższe, a transportem kolejowym o 50% wyższe aniżeli koszty przewozu kontenerów żeglugą śródlądową[15].

Transport wodny śródlądowy wykazuje także znaczną przewagę pod względem kosztów zewnętrznych, zarówno w odniesieniu do przewozów ładunków masowych, jak i kontenerów (rys. 9). W przypadku przewozów ładunków masowych koszty zewnętrzne żeglugi śródlądowej są średnio 7,1-krotnie niższe niż w transporcie drogowym oraz 1,4-krotnie niższe niż w transporcie kolejowym.

Wykorzystanie zalet żeglugi śródlądowej jest więc źródłem licznych korzyści. Dlatego też zalety żeglugi śródlądowej nie są lekceważone w krajach, które dysponują znacznym potencjałem śródlądowych dróg wodnych i stanowią istotną przesłankę dalszego rozwoju tej gałęzi transportu. **Niestety, mimo że Polska ma do dyspozycji znaczną długość śródlądowych dróg wodnych (3660 km dróg wodnych uznanych za żeglowne), na atuty transportu wodnego śródlądowego często nie zwracają uwagi kreatorzy polityki transportowej.**

4. Popyt na przewozy kontenerowe dolną Wisłą

Porty morskie w Gdańsku i Gdyni są dominującymi portami w obrotach kontenerowych w Polsce. Jak wynika z tabeli 2, aktualnie przeładunki kontenerów w tych portach wynoszą łącznie ok. 1,9 mln TEU i stanowią 96,8% przeładunków kontenerów realizowanych łącznie w portach morskich.

Zgodnie z założeniami programowymi resortu transportu obroty kontenerowe w portach morskich w Polsce w perspektywie do 2020 r. mogą wzrosnąć od 3 do 4 mln TEU[16]. W porównaniu z wynikami z 2013 r. oznacza to, odpowiednio 1,5-krotny i 2-krotny wzrost przeładunków. Zakładając, że utrzyma się do-

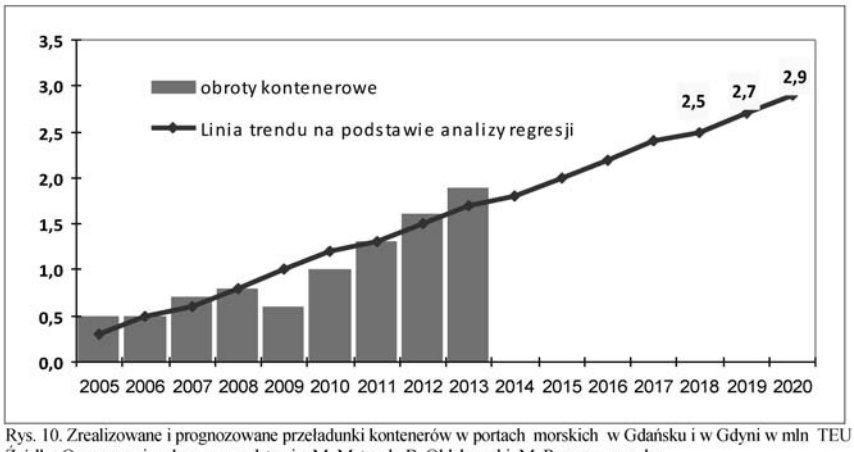
15 Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways, Inland Waterways. Summary of Findings. PLANCO Consulting GmbH, Essen 2007, s. 33-35.
16 Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec 2013.

tychczasowy udział portu morskiego w Gdańsku w łącznych obrotach kontenerowych, w 2020 r. przeładunki kontenerów w Gdańsku i Gdyni mogą wzrosnąć do 2,9 – 3,9 mln TEU. Podobną prognozę przeładunków można oszacować na podstawie analizy regresji. Jak wynika z rys. 10, w perspektywie do 2020 r. przeładunki kontenerów w obu analizowanych portach mogą osiągnąć poziom 2,9 mln TEU.

Gdyby założyć, że utrzyma się średnioroczne tempo zmian obrotów kontenerowych, które odnotowane zostało na przestrzeni lat 2005-2013 (19,1%), prognozy te byłyby o wiele bardziej optymistyczne. Przyjmując jednak bardziej umiarkowane średnioroczne tempo wzrostu obrotów kontenerowych, w granicach 10-15%, można założyć, że w 2020 r. przeładunki kontenerów w portach morskich w Gdańsku i Gdyni mogą osiągnąć poziom od 3,7 do nawet 5,1 mln TEU. Z przytoczonych prognoz wynika więc, że popyt na przeładunki kontenerów w obu portach w 2020 r. może wzrosnąć do poziomu od 2,9 do 5,1 mln TEU.

Z uzyskanych informacji z portu morskiego w Gdańsku wynika, że 60% obrotów kontenerowych jest powiązanych z zapleczem. Stąd też zakładając, że udział ten utrzyma się, można przyjąć, że popyt na przewozy kontenerów na zapleczu portów morskich do 2020 r. w może kształtować się od 1,6 do 3,1 mln TEU. W porównaniu do 2013 r. oznaczać to może nawet 3-krotny wzrost przewozów kontenerów na zapleczu. W tej sytuacji, pytanie o wydolność transportu na zapleczu staje się jak najbardziej zasadne.

Aktualnie udział transportu drogowego w obsłudze kontenerów w porcie Gdańsk szacowany jest na 67-65%, a tym samym udział transportu kolejowego na 33-35%. Zakładając, że w wyniku modernizacji połączeń kolejowych na zapleczu portów morskich zwiększy się udział transportu kolejowego w obsłudze tych portów nawet do 50%, to i tak oznacza to konieczność przemieszczenia jeszcze od 0,8 do 1,55 mln TEU. Pojawia się pytanie, czy tylko z wykorzystaniem transportu drogowego. W przypadku transportu drogowego oznaczałoby to konieczność wykorzystania każdego dnia przez 250 dni roboczych w roku od 1600 do 3100 pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu 40-stopowych kontenerów ISO[17] (lub 2-krotnie więcej w przypadku wykorzystania pojazdów do przewozu kontenerów 20-stopowych). To z kolei będzie oznaczało, m.in. przyspieszenie procesu niszczenia dróg kołowych, wzrost kongestii, pogorszenie bezpieczeństwa przewozów, wzrost kosztów zewnętrznych transportu. W tych warunkach poprawa dostępu do portów morskich poprzez wznowienie przewozów na dolnej Wiśle staje się koniecznością.

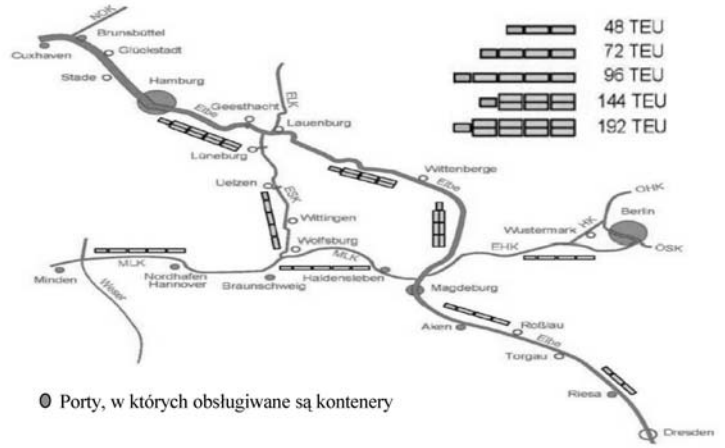


Rys. 10. Zrealizowane i prognozowane przeładunki kontenerów w portach morskich w Gdańsku i w Gdyni w mln TEU
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska: Raport. Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Acta Forum, Gdynia, marzec 2014.

Z doświadczeń krajów basenu reńskiego wynika, że opłacalna żegluga kontenerowa nie tylko wiąże się z eksploatowaniem dużych statków kontenerowych. Okazuje się, że opłacalne jest wykorzystanie także mniejszych statków kontenerowych, a nawet statków konwencjonalnych na śródlądowych drogach wodnych o znacznie niższych parametrach technicznych. Jak wynika z rys. 11, na drogach wodnych w krajach Europy Zachodniej do przewozów kontenerów wykorzystywane są zestawy pchane nawet o zdolności przewozowej 24 TEU.

W Polsce do przewozów kontenerów mogłyby być wykorzystywane obecnie eksploatowane jednostki do przewozów konwencjonalnych, z wyjątkiem barek BM-500, ze względu na niedostateczną liczbę i małe wymiary luków ładunkowych. Do tego celu mogłyby natomiast służyć barki pchane BP-500 oraz BP-800, których jednorazowa zdolność przewozowa wynosi, odpowiednio: 26 TEU oraz 35 TEU[18]. Wielkość tych barek jest porównywalna z jednostkami wykorzystywanymi w krajach Europy Zachodniej na drogach wodnych o niskich parametrach technicznych.

Wykorzystanie nawet tego typu niewielkich jednostek pływających do obsługi zaplecza portów morskich w Gdańsku i Gdyni pozwoliłoby nie tylko na uzyskanie licznych korzyści wynikających ze współpracy portów morskich z transportem wodnym śródlądowym, ale także na znaczną poprawę bezpieczeństwa na drogach samochodowych na zapleczu portów.



Rys. 11. Dostępność dróg wodnych dla zestawów pchanych wykorzystywanych do przewozu kontenerów
Źródło: Konzeptstudie zur Verkehrsverlagierung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre. UNICONSULT, Hamburg 2009, http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binnenschifffahrt.pdf (15.04.2013).

Ryszard Rolbiecki
Uniwersytet Gdański
Katedra Polityki Transportowej

[17] Założono, że wykorzystane zostały pojazdy członowe składające się trzyosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy do przewozu 40-stopowych kontenerów ISO.
[18] J. Kulczyk, J. Winter, M. Turek: Żegluga śródlądowa w systemie transportu zintegrowanego. „Logistyka" 2000, nr 4.

Polityka rozwoju transportu
– nowe wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

Krystyna Wojewódzka-Król
Ryszard Rolbiecki

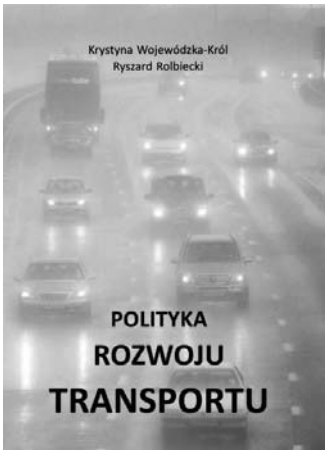
Polityka rozwoju transportu

Wydawca: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
Gdańsk 2013
ISBN: 978-83-7865-143-7
Objętość: 221 stron

W październiku 2013 r. oraz w dodatkowym nakładzie w lutym 2014 r. na rynku wydawniczym ukazała się publikacja autorstwa Krystyny Wojewódzkiej-Król i Ryszarda Rolbieckiego pt. „Polityka rozwoju transportu". Celem książki jest przedstawienie podstaw teoretycznych polityki transportowej, w tym istoty polityki rozwoju transportu oraz współczesnych problemów rozwoju transportu Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem Polski, która jako członek UE musi dostosować transport do standardów europejskich.

Książka „Polityka rozwoju transportu" została przygotowana dla studentów specjalności transportowych i logistycznych wyższych uczelni ekonomicznych. Intencją Autorów było stworzenie nowoczesnego podręcznika akademickiego , który:

- porządkowałyby w sposób przejrzysty współczesne tendencje i problemy z zakresu polityki transportowej;
- ułatwiałby przyswajanie wiedzy, dzięki przejrzystej i atrakcyjnej formie prezentowanych treści;
- prowokowałby studentów do samodzielnych analiz przedstawionych w książce zagadnień.



Książka może także stanowić kompendium wiedzy z zakresu współczesnych problemów rozwoju transportu, pomocne w procesie kreowania kierunków rozwoju tej dziedziny gospodarki w Polsce, zarówno na szczeblu regionalnym, krajowym, jak i międzynarodowym. (red.)

Terminal Intermodalny w Karlskronie otwarty

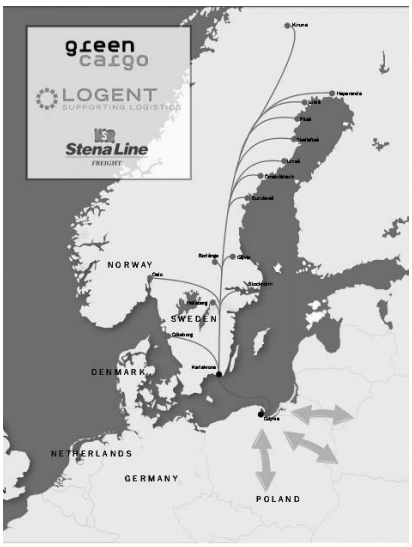
31 marca 2014 roku na wyspie Verkö w w Karlskronie odbyła się w oficjalna uroczystość otwarcia terminalu intermodalnego dla ładunków przewożonych w kombinacji kolej-prom zarówno do, jak i z Europy oraz Skandynawii przez Gdynię i Karlskronę. Współpraca wszystkich partnerów projektu - władz miasta Karlskrona, Karlskrona Baltic Port, Stena Line, Logent i Green Cargo doprowadziła do szybkiej realizacji tej inwestycji, która rozpoczęła się jesienią 2013 roku.

Karlskrona Baltic Port stał się portem w pełni intermodalnym. W ten sposób wzrosło jego znaczenie jako hubu dla towarów przesyłanych pomiędzy Skandynawią a resztą Europy, co oznacza nowe perspektywy rozwoju operacji logistycznych. Właścicielami Karlskrona Baltic Port są Stena Line (udziałowiec większościowy) oraz gmina Karlskrona.

W ramach projektu pociągi Green Cargo łączą intermodalnie port na wyspie Verkö (w mieście Karlskrona) z siecią ponad 40 terminali w całej Szwecji i Norwegii. Punktami docelowymi stworzonej sieci połączeń będzie kilkanaście skandynawskich terminali intermodalnych, a od południa - port w Gdyni. Dzięki tej współpracy Karlskrona, a przez to Gdynia, uzyskają bezpośrednie połączenie z siecią terminali intermodalnych w tak kluczowych miastach Skandynawii jak Sztokholm, Oslo, Göteborg oraz Haparanda, Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Gävle, Borlänge, Hallsberg, a nawet w Kirunie - na północy Szwecji.

Tą drogą mogą być przewożone całe pociągi złożone z naczep, kontenerów i nadwozi wymiennych, jak i pojedyncze wagony w tzw. ruchu rozproszonym. W najbliższej przyszłości terminal intermodalny w Karlskronie może stać się jednym z najważniejszych szwedzkich miejsc przeładunku towarów przewożonych w kombinacji kolej-prom. Dzięki temu rozwiązaniu oraz bogatej sieci połączeń intermodalnych z Gdyni, autostrada morska Gdynia-Karlskrona zyskuje duże znaczenie.

Mapa połączeń



(źr. informacja prasowa Stena Line z 8.04.2014/ES)

Rynek usług TSL potrzebuje różnych technik przeładunku jednostek transportu intermodalnego

Otrząsające się z kryzysu krajowy i międzynarodowy rynki usług tsl, generują wobec operatorów logistycznych i ich kontrahentów nowe lub większe wyzwania. Zamiar sprostania tym wyzwaniom jest szansą na wzrost zainteresowania tych operatorów nowymi technikami transportu, które pozwolą im zamiary swoje nie tylko zrealizować, ale i zdobyć większe środki na rozwój i zwiększenie konkurencyjności.

Biorąc pod uwagę prospołeczne i ekologiczne aspekty misji i działań administracji unijnej i administracji krajów unijnych, nacelowanych przede wszystkim na zharmonizowany rozwój i integrację krajowych systemów transportu kolejowego oraz uczciwą konkurencję wewnątrzgałęziową i międzygałęziową systemów transportowych, największe nadzieje tych administracji, a także wielu operatorów logistycznych, co do pozytywnych efektów tych działań, związane są z transportem intermodalnym.

Niestety w Polsce zły stan kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej oraz praktycznie nieograniczona dostępność taboru drogowego spowodowały, że w produktach logistycznych wciąż dominuje transport drogowy. Zbyt wolno polepszający się stan infrastruktury kolejowej, zbyt wysokie stawki dostępu do niej, zbyt ubogi park kolejowego taboru specjalistycznego oraz uboga sieć zbyt ubogo wyposażonych terminali intermodalnych (kolejowo-drogowych) nie sprzyja stosowaniu w produktach logistycznych, szczególnie w usługach przewozu w relacjach lądowych, technik transportu intermodalnego, co w konsekwencji skutecznie hamuje testowanie, wdrażanie i rozpowszechnianie nowych, oryginalnych technik przeładunku jednostek transportu intermodalnego, głównie w relacjach pomiędzy środkami transportu lądowego. Dziś jednak pewne jest, że zaostrzające się w sferze transportu wymogi, czy wręcz żądania, stawiane przez społeczeństwo i organizacje unijne wspierane presją bogatych i ważnych interesariuszy operatorów tsl, zorientowane na stosowanie technik i urządzeń transportowych najbardziej przyjaznych środowisku i społeczeństwu (korzyściom społecznym przyznawana jest znacznie większa ranga niż korzyściom ekonomicznym), będą wszystkich polskich uczestników międzynarodowych łańcuchów dostaw, a szczególnie operatorów tsl, coraz mocniej inspirować (bądź skuteczniej przymuszać), do włączania się w rozwój i stosowanie oferowanych przez środowiska naukowo-badawcze technik przewozowych intermodalnych, dotąd traktowanych jako zbyt „oryginalne" i tym samym „niskoefektywne", czyli nieopłacalne. Do realnego, a nie tylko werbalnego sprzyjania rozwojowi przewozów intermodalnych, także poprzez stosowanie dotąd „wykluczonych" systemów/technik intermodalnych, zmuszone będą także organizacje polityczne i administracje samorządowe.

Warto więc częściej przypominać uczestnikom rynku usług tsl, także te techniki przeładunku jednostek transportu intermodalnego, które głównie z braku środków finansowych, (ale i z powodu opieszałości, zachowawczości, bądź nieudolności, a i ślepemu parciu na zyski), wciąż nie mogą „wyrwać się" z poligonów badawczych lub „zapuścić korzeni" na intermodalnych terminalach. Faktem jest, że chociaż wdrożenie takich „wykluczonych" do dziś przez rynek technik wymaga znacznych nakładów , ale po ich upowszechnieniu (co też można uważać za aksjomat marketingowy utożsamiany z tzw. efektem skali), koszty wdrożenia szybko się zwrócą, koszty eksploatacji zmniejszą, a dobrostan społeczeństwa polepszy.

Historia rozwoju transportu intermodalnego, pełna jest przykładów „niezaakceptowanych" przez rynek systemów intermodalnych, odróżniających się od tych dotychczas i powszechnie stosowanych, nową, oryginalną konstrukcją urządzeń przeładunkowych i techniką przeładunku, które nie determinowały konieczności w ogóle lub istotnych zmian konstrukcyjnych w jednostkach w UTI, bądź/lub zmian konstrukcyjnych w przewożących je środkach transportu kolejowego lub drogowego. Spośród najbardziej znanych technik przeładunkowych, umożliwiających (ale oczywiście „nie za darmo") bardziej ekstensywny wzrost przewozów intermodalnych, niestety „odrzuconych" po próbnym (ograniczonym) wdrożeniu lub wręcz po wstępnym przetestowaniu, trzeba wymienić:

1. Technika/system przeładunku i przewozu zestawów drogowych na wagonach kolejowych o obniżonej podłodze, tzw. modalohr. W technice tej konwencjonalne naczepy siodłowe (nie mające dopuszczenia do przeładunku systemem lo-lo), przewożone są na specjalistycznych wagonach platformach z wychylnymi podłogami (tzw. rynny), z/na które naczepy wytaczane/wtaczane są przy pomocy truck'ów (które je doholowały lub truck'ów terminalowych). (ryc.1a i 1b).

Ryc.1a. widok stanowiska przeładunkowego systemu Modalohr

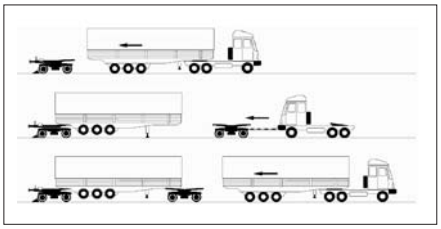
Ryc. 1b. Widok terminalu przeładunkowego systemu Modalohr

Zastosowanie tej techniki najlepiej powinno się sprawdzać w przypadku możliwości (bądź konieczności) organizowania przewozów znacznych ilości naczep siodłowych wszystkich typów (ale nie wyższych niż 400 cm), najlepiej pociągami wahadłowymi, pomiędzy miejscami, w których budowa i eksploatacja intermodalnych terminali klasycznych jest czasochłonna i nieekonomiczna. Wiąże się to jednakże - w zamian za wymienione zalety - z koniecznością pozyskania (produkcji) bardzo specjalistycznych i drogich wagonów oraz wybudowania na

zaplanowanych terminalach specjalistycznych stanowisk.

2. Technika/system przeładunku oraz przewozu specjalnych, tzw. bimodalnych naczep siodłowych, różnych rodzajów (o wzmocnionej konstrukcji, z wzmocnioną ramą oraz narożami i ścianami bocznymi wykonanymi z bardziej wytrzymałych materiałów - przez co jest cięższa o ok. 2,5 tony od naczepy konwencjonalnej), które w czasie przewozu oparte są z obu swych końców na tzw. adapterach czołowych i pośrednich (podobnych do wózków wagonowych). Bimodalna naczepa siodłowa). Bimodalne adaptery pośrednie powinny także posiadać specjalne elementy sprzęgowe umożliwiające ich łączenie między sobą, natomiast adaptery czołowe elementy sprzęgowe umożliwiające ich łączenie z lokomotywą (ryc.2a i 2b). System bimodalny jest po-

Ryc.2a. Naczepa bimodalna ulokowana na adapterach pośrednich



Ryc. 2b. Fazy operacji przeładunkowej systemu bimodalnego

mysłem polskich inżynierów, niestety prawdopodobnie nie doczeka się wdrożenia na istotną skalę. Wydaje się, że zastosowanie tej techniki może być uzasadnione jedynie w przypadku konieczności organizowania przewozów (najlepiej pociągami wahadłowymi) znacznych ilości towarów szczególnie masowych i płynnych pomiędzy miejscami, w których budowa i eksploatacja stałych terminali jest nieekonomiczna. Wiąże się to jednakże - w zamian za możliwość przeładunku naczep na tylko umocnionym placu i znacznego zmniejszenia ciężaru pociągów (da to mniejsze zużycie energii na 1 tonokilometr przewozu), z koniecznością produkcji bardzo skomplikowanych i ciężkich (duży tzw. martwy fracht) bimodalnych naczep oraz adapterów (nie potrzebne są zatem wagony, których masa własna, nawet po odliczeniu masy wózków kołowych, jest znacznie niższa niż masa bimodalnej naczepy.

Z kolei z spośród mniej znanych (bo jak na razie jedynie bardzo ograniczonych zakresem zastosowania lub tylko z prób prototypowych), technik przeładunku i przewozu UTI, warto lobbować takie techniki jak:

3. Technika/system CargoBeamer, podobna do techniki „WTT-Rail", polegająca na przeładunku konwencjonalnych naczep siodłowych techniką lo-lo przy użyciu specjalnie zaprojektowanych „kołysek" (czasem używane jest określenie „kopert"), umiejscowionych na wydzielonych jezdniach drogowych, równoległych do toru kolejowego. Kołyski te z wciągniętymi na nie przez ciągnik naczepami są przesuwane na specjalnych szynach na stojące na torze kolejowym, specjalnej konstrukcji wagony z odchylnymi - na czas przeładunku – burtami (ryc. 3a i 3b). Ze względu na to, że roz-

Ryc.3a. Naczepa siodłowa umocowana na kołysce przeładunkowej i specjalistycznym wagonie systemu CargoBeamer

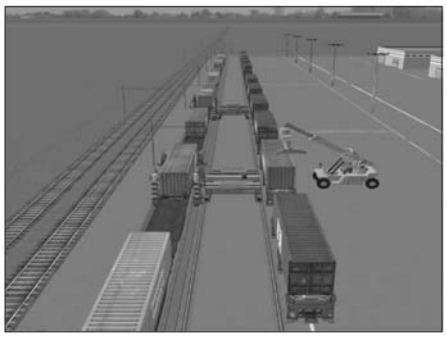
Ryc. 3b. Widok (makieta) terminala funkcjonującego w systemie CargoBeamer

ładunek i załadunek wszystkich wagonów może odbywać się jednocześnie (zależy to od liczby zmontowanych stanowisk/modułów przeładunkowych), przepustowość terminalu CargoBeamer może być wyższa 20 do 50 razy niż przepustowość terminalu tradycyjnego. Zaletą systemu jest nieduża powierzchnia terenu którą zajmuje - jeden moduł przeładunkowy z torem, pasami postojowymi na platformy i jezdnią dla ciężarówek z obu stron ma szerokość tylko 22 m i długość 19,3 m. Dodatkową zaletą systemu jest to, że przeładunek może być realizowany z jednej lub z obu stron toru oraz relacjach wagon - wagon, na stacjach o różnych szerokościach toru, co skutkować będzie niezwykle krótkim czasem przeładunku przesyłek (czas zmiany wózków wagonowych w wagonach w całym pociągu jest co najmniej kilkanaście razy dłuższy niż czas przeładunku wszystkich naczep).

Trzeba dodać, że technika CargoBeamer, była szczegółowo omówiona przez Dariusza Stefańskiego na Kongresie Spedytorów w 2011 roku w Rynie oraz, że nie powiodła się podjęta w Legnicy, w 2012 roku, pierwsza i jak na razie jedyna próba uruchomienia terminalu CargoBeamer.

4. Technika/system Metrocargo polegająca na przeładunku kontenerów konwencjonalnych 40' i 20', techniką ro-ro przy użyciu specjalnie zaprojektowanych stanowisk, tzw. modułów (ich liczba zależy od organizacji pracy i wielkości obrotów terminala), składających się z 4 wież podnośnikowych, platformy przenośnikowej i kilku (w zależności od warunków lokalnych), tzw. platform oczekiwania, na których składowane są kontenery, do czasu przyjazdu po nie ciągników drogowych lub przyjazdu pociągu na który powinny być załadowane (ryc. 4a i 4b). Czas przeładunku kontenera

Ryc. 4a. Stanowisko/moduł przeładunkowy w systemie Metrocargo



Ryc.4b. Widok 9(makieta) terminala funkcjonującego w systemie Metrocargo

wynosi ok. 3 minut, a całego pociągu do 50 minut. Szczególną cechą tej techniki jest możliwość przeładunku kontenera bezpośrednio z/na wagony znajdujące się w pociągu stojącym nawet na zelektryfikowanym torze, tj. pod siecią trakcyjną, tym sa-

mym nie trzeba kierować pociągu pod przeładunek na specjalne tory ładunkowe (nie trzeba zatem torów takich budować i nie potrzebne są także operacje manewrowe; ułatwia to lokalizację terminalu i nie generuje wysokich kosztów jego budowy i eksploatacji. System Metrocargo umożliwia stworzenie systemu logistycznego opartego na sieci tego rodzaju niewielkich terminali intermodalnych i co najważniejsze nie wymaga zmian konstrukcyjnych ani w wagonach kolejowych stosowanych do przewozu kontenerów ani nawet wzmocnień w samych kontenerach.

Technika ta była prezentowana zainteresowanym osobom na targach TRAKO 2013 na stoisku Instytutu Kolejnictwa. Pierwsze wdrażanie tego systemu, przy wsparciu finansowym UE, prowadzone jest na terytorium terminalu multimodalnego Maerska Vado Ligule w porcie Savona.

Zainteresowanych dokładniejszym poznaniem charakteru, walorów i uwarunkowań, nie tylko tych wymienionych wyżej technik/systemów transportu intermodalnego, po które tak niechętnie uczestnicy łańcuchów dostaw „wyciągają dłoń", a także zainteresowanych włączeniem się w tworzenie i realizowanie proekologicznych i prospołecznych usług tsl, zachęcam do odwiedzenia odnośnych stron internetowych, do poznawania innowacyjnych terminali intermodalnych oraz do uczestniczenia w dobrych konferencjach i imprezach targowo-wystawienniczych. /M.W/

Posiedzenie Rady PISiL

25 kwietnia 2014 roku odbyło się ostatnie posiedzenie Rady Izby kadencji 2010-2014. Głównym tematem spotkania były sprawy związane z przygotowaniem wyborczego walnego zgromadzenia członków Izby, które odbędzie się 30 maja 2014 roku w hotelu Bulwar w Toruniu. Zatwierdzono zatem sprawozdania, bilans i rachunek zysków i strat Izby za rok 2013, preliminarz przychodów i kosztów oraz założeń programowych na rok 2014 oraz ustalono porządek zgromadzenia.

Drugim ważnym tematem były zagadnienia dotyczące organizacji XV Kongresu Spedytorów, który odbędzie się 29 maja 2014 roku w hotelu Bulwar w Toruniu pod hasłem „ Gospodarka Polska a branża TSL".

Patronat medialny nad wydarzeniem objęły: Polska Gazeta Transportowa, portal Spedycje.pl, a patronat Krajowa Izba Gospodarcza. Moderatorem konferencji będzie prof. dr hab. Halina Brdulak. Podczas kongresu wystąpią: prof. zw. dr hab. Witold Orłowski - Co nas czeka w Polskiej gospodarce?, Kamilla Piotrowska (członek RKSC) - Obrót kontenerowy – czynniki wzrostu, Dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów - Tomasz Michalak - Służba Celna RP na rzecz zmian i ułatwień dla biznesu – nowa strategia, prof. dr hab. Halina Brdulak- tendencje rozwojowe branży TSL w Europie i Polsce, Janusz Jarosiński, ZMP Gdynia - Centrum Logistyczne w porcie Gdynia, Prof. zw. dr hab. Andrzej Grzelakowski - zmiany (konsolidacja) przewozów kontenerowych na przestrzeni ostatniego roku, Mark Bromley -grupa robocz ds. transportu drogowego CLECAT - problemy z wykonywaniem przewozów drogowych na terytorium Unii Celnej Białorusi, Rosji i Kazachstanu.

Kongres zakończy uroczysta kolacja i ogłoszenie wyników oraz wręczenie dyplomów zwycięzcom Konkursu „Spedytor Roku 2013"

Rada, na wniosek komisji ds. ekspertów, dokonała zmiany zapisów „Regulaminu PISiL ustanawiania i działalności ekspertów w dziedzinie spedycji i prawa związanego ze spedycją". Zmianie uległ okres weryfikacji przez Izbę ustanowionych ekspertów z dwóch do siedmiu lat.

Publikując treść aktualnego regulaminu zachęcamy do składania wniosków o wpisanie na listę ekspertów Izby.

Regulamin PISiL ustanawiania i działalności ekspertów w dziedzinie spedycji i prawa związanego ze spedycją

1. Kandydatów na ekspertów mogą zgłaszać członkowie PISiL oraz inne instytucje. Zgłoszenie może nastąpić również bezpośrednio przez zainteresowanego kandydata.
2. Ekspertem może być ustanowiona osoba, która:
   - korzysta w pełni z praw publicznych i ma ukończone 30 lat życia;
   - posiada nienaganną opinię zawodową i moralną;
   - posiada teoretyczne i praktyczne wiadomości z dziedziny spedycji w zakresie, w którym chce być ekspertem lub prawa związanego ze spedycją;
   - posiada wykształcenie kierunkowe wyższe lub średnie w zakresie swojej specjalności;
   - posiada co najmniej 10-letnią praktykę zawodową w zakresie swojej specjalności;
   - zna co najmniej jeden język obcy przyjęty w handlu zagranicznym, w stopniu umożliwiającym wydanie opinii.
3. W uzasadnionych przypadkach PISiL może – uwzględniając charakter specjalności – ustanowić ekspertem kandydata nie odpowiadającego w pełni wymogom zawartym w punkcie 2.
4. Kandydat na eksperta składa do PISiL podanie o ustanowienie go ekspertem.
   Do podania należy dołączyć:
   a) wypełniony kwestionariusz według ustalonego wzoru;
   b) życiorys;
   c) szczegółowy przebieg pracy zawodowej z podaniem zakresu i charakterystyki wykonywanych funkcji w specjalności o którą kandydat się ubiega;
   d) poświadczone fotokopie/odpisy dokumentów z zakresu wykształcenia lub szkolenia zawodowego;
   e) zaświadczenie stwierdzające staż pracy kandydata w postulowanym zakresie;
   f) inne dokumenty potwierdzające przedstawione fakty.
5. Fotokopie/odpisy załączonych dokumentów mogą być poświadczone – na podsta-

wie okazanych oryginałów – przez pracownika PISiL, członka Komisji ds. Ekspertów PISiL, instytucję rekomendującą lub notarialnie.

6. W miarę potrzeby PISiL może przeprowadzić postępowanie wyjaśniające dotyczące kandydata na eksperta.
7. Ekspertem ustanawia i odwołuje oraz zmienia zakres jego działania Rada PISiL na wniosek Komisji ds. Ekspertów. Ekspert zostaje ustanowiony na okres siedmiu lat. Na indywidualny wniosek zainteresowanego za zgodą Rady PISiL uprawnienie to może być przedłużone na okres kolejnych siedmiu lat.
8. W przypadku negatywnego zaopiniowania podania przez Komisję ds. Ekspertów, zainteresowanemu przysługuje prawo wniesienia pisemnego odwołania w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia. Instancją odwoławczą od decyzji Komisji ds. Ekspertów jest Rada PISiL, a od decyzji Rady – Zgromadzenie Członków PISiL.
9. Eksperci z chwilą ustanowienia będą wpisani na listę ekspertów PISiL i otrzymają certyfikat eksperta w określonym zakresie. PISiL prowadzi aktualny rejestr ekspertów.
10. Ekspert składa w PISiL podpisane przez siebie następujące przyrzeczenie:

„Niżej podpisany/a .....
/imię i nazwisko/

w związku z ustanowieniem mnie ekspertem PISiL, zobowiązuję się wykonywać swoje czynności – w zakresie, w którym zostałem/am ustanowiony/a ekspertem – z sumiennością i bezstronnością według mojej najlepszej wiedzy oraz z zachowaniem tajemnicy w zakresie pełnionych czynności, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz regulaminem PISiL ustanawiania i działalności ekspertów w dziedzinie spedycji i prawa związanego ze spedycją".

....
Data Podpis

11. Eksperci mogą używać imiennej pieczątki z napisem „Ekspert ustanowiony przez PISiL".
12. Ekspert działa we własnym imieniu i na własny rachunek oraz ponosi wyłączną odpowiedzialność za swoje czynności i treść wydanej opinii stosownie do obowiązujących przepisów prawa oraz niniejszego regulaminu.
13. Ekspert wykonuje swoje czynności w zakresie, w jakim został ustanowiony.
14. Ekspert obowiązany jest:
    a) do wykonywania ekspertyz osobiście;
    b) odstąpić od wykonywania ekspertyzy w przypadku zaistnienia okoliczności, mogących nasuwać wątpliwości co do jego bezstronności;
15. Po wykonaniu ekspertyzy ekspert wydaje swoją opinię na piśmie.
    Ekspertyza/opinia powinna zawierać:
    a) imię i nazwisko eksperta oraz określony przez PISiL zakres jego działania;
    b) miejsce i datę wystawienia ekspertyzy/opinii;
    c) dokładne określenie na czyje zlecenie i dla kogo została wykonana ekspertyza/opinia;
    d) orzeczenie stanowiące wynik ekspertyzy/opinii;
    e) uzasadnienie orzeczenia;
    f) datę i podpis.
    Ilość egzemplarzy ekspertyzy/opinii ustalają bezpośrednio zainteresowane strony.
16. Eksperci zobowiązani są do przesłania do PISiL do dnia 31 stycznia każdego roku kopii wystawionych ekspertyz/opinii/informacji o liczbie i zakresie przeprowadzonych ekspertyz w roku minionym.
17. Ekspert zobowiązany jest do udzielania żądanych przez PISiL wyjaśnień i informacji w przedmiocie jego działania.
18. PISiL ma prawo wskazywać ekspertom na stwierdzone w ich działalności uchybienia poprzez:
    - udzielenie upomnienia;
    - zawieszenie w czynnościach;
    - skreślenie z listy ekspertów PISiL.
19. Upomnień udziela Przewodniczący Rady PISiL na wniosek Komisji ds. Ekspertów.
20. Zawieszenie lub skreślenie z listy ekspertów może nastąpić gdy ekspert:
    a) nie przestrzega przepisów niniejszego regulaminu;
    b) nie udziela PISiL żądanych wyjaśnień i informacji w przedmiocie swojego działania;
    c) nie wykonuje należycie obowiązków eksperta;
    d) swoim postępowaniem naraża na szwank dobre imię eksperta i PISiL;
    e) od dłuższego czasu nie pracuje zawodowo w specjalności, w której został ustanowiony ekspertem i stracił tym samym kontakt z daną specjalnością.
21. Skreślenie z listy ekspertów następuje:
    a) na własną prośbę złożoną pisemnie do PISiL;
    b) w przypadku utraty kwalifikacji niezbędnych do wykonywania funkcji eksperta;
    c) na skutek innych zdarzeń.
22. Zawieszenie eksperta w czynnościach lub skreślenie go z listy ekspertów następuje w drodze uchwały Rady PISiL na wniosek Komisji ds. Ekspertów.
23. Wniosek o zawieszenie lub skreślenie z listy ekspertów składa Komisja ds. Ekspertów do Rady PISiL, jednocześnie zawiadamiając o tym zainteresowanego na piśmie z uzasadnieniem.
24. Ekspert w ciągu 21 dni od daty zawiadomienia może złożyć do PISiL wyjaśnienie na piśmie odnośnie stawianych mu zarzutów.
25. Za wykonywane czynności ekspert pobiera wynagrodzenie zgodnie z umową pomiędzy zlecającym ekspertyzę a ekspertem.
26. Podjęcie przez eksperta wykonania ekspertyzy następuje w drodze bezpośredniego przyjęcia zlecenia od osoby prawnej lub fizycznej zlecającej ekspertyzę.
27. PISiL nie przyjmuje od zleceniodawców, ani nie udziela ekspertom zleceń na przeprowadzenie ekspertyzy lecz jedynie – na żądanie zainteresowanych – wskazuje ekspertów w poszczególnych specjalnościach.

Na wniosek komisji ds. ekspertów Rada uchwaliła wpisanie na listę ekspertów PISiL pana Mirosława Chmielińskiego w zakresie „Transport ponadgabarytowy, ponadnormatywny i niestandardowy uzbrojenia i sprzętu wojskowego, materiałów wybuchowych i amunicji".

Zebrani wysłuchali także relacji sekretarza Rady z obrad sesji wiosennej FIATA. (E.S.)

PISiL na Targach „SILESIA TSL EXPO 2014”

W kwietniu w Sosnowcu odbyła się kolejna, już piąta, edycja imprezy wystawienniczo-konferencyjnej Silesia TSL EXPO 2014[1], dedykowanej przedsiębiorstwom i pracownikom z branży tsl i jej otoczenia, działających przede wszystkim na południu Polski, a szczególnie na obszarze Górniczego Okręgu Przemysłowego i Małopolski oraz na północy Czech i Słowacji.

Do atutów imprezy Silesia TSL EXPO zaliczyć należy dwa fakty; pierwszy: jest to jedna z niewielu imprez wystawienniczo-konferencyjnych w Polsce[2], koncentrujących się na bardzo szeroko definiowanej problematyce logistycznej, spedycyjnej i transportowej; drugi: promującej branżę tsl w możliwie najszerszym środowisku jej przyszłych pracowników, czyli młodzieży szkolnej i akademickiej. Jest także imprezą mocno nawiązującą tematycznie do Europejskiego Kongresu Ekonomicznego (EEC), obywającego się corocznie w Katowicach w maju (tj. najczęściej z wyprzedzeniem ok. trzech tygodni).

W tegorocznym, szczególnie bogatym programie konferencyjnym Silesii TSL EXPO 2014, znalazły się m.in.: konferencja „Założenia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w subregionie centralnym województwa śląskiego na przykładzie projektu Inteligentnych Systemów Transportowych prowadzonego przez KZK GOP”, zorganizowana przez KZK GOP (wśród panelistów byli, m.in.: przedstawiciele firm Qumak, Siemens, Zakład Inżynierii Ruchu Bytom, Zespół Doradców Gospodarczych TOR oraz Śląskiej sieci Metropolitalnej); panel dyskusyjny operatora Systemu Trans.eu pod hasłem „Jak sprostać aktualnym wyzwaniom w branży TSL - praktyczne porady dotyczące bezpieczeństwa”; warsztaty logistyczne pt. „Bezpieczeństwo globalnych łańcuchów dostaw”, zorganizowane przez Instytut Logistyki i Magazynowania”; spotkanie partnerskie Klastra Nowoczesnych Systemów Transportowych, moderowane przez dr inż. Grzegorza Sierpińskiego z Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej ,seminarium pt. „Zarządzanie Ryzykiem w transporcie, spedycji i logistyce", zorganizowane przez Fundację CATI oraz Klaster Innowacji Transportowych (poświęcone innowacyjnym metodom zabezpieczenia i monitorowania towarów i przesyłek oraz sposobów zarządzania ryzykiem w transporcie); bardzo praktyczna prelekcja przygotowana przez Wydział Centrum Informacji Służby Celnej w Cieszynie poświęcona ułatwieniom w biznesie 2013+ oraz debata eksploatatorów paliw alternatywnych i konwencjonalnych.

Fot.1,2,3. Odwiedzający stoisko PISiL przedsiębiorcy i menedżerowie pytali najczęściej o możliwości nawiązania kontaktów z firmami spedycyjnymi i logistycznymi zrzeszonymi w PISiL. oraz formy działalności lobbystycznej Izby. /fot. Marek Wojsławski/.

Niezwykle widowiskowe były przeprowadzone na placu wystawienniczym, eliminacje do Mistrzostw Świata Kierowców UICR, w których 26 zawodników popisywało się jazdą po „slalomowym” torze oraz wiedzą i umiejętnościami w mocowania ładunku i diagnozowaniu usterek, a także w udzielaniu pierwszej pomocy przedmedycznej

Stoisko patronackie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki ulokowane było w tym roku wśród ekspozycji fachowych periodyków oraz instytucji i internetowych portali edukacyjnych o profilu logistycznym i transportowym (np. TSL-Biznes, Truck & Van, Rynek Kolejowy, Polska Gazeta Transportowa, czy też Pracujwlogistyce).

W porównaniu do ubiegłorocznej edycji targów Silesia TSL EXPO 2014, tegoroczna edycja wyróżniła się szczególnie liczną grupą zwiedzającej je młodzieży, przede wszystkim uczniów szkół z województwa śląskiego i ościennych, szkolących techników logistyki oraz nauczycieli tego przedmiotu, którzy odwiedzając stoisko PISiL, dopytywali o możliwości zatrudnienia w sektorze tsl oraz możliwości rozszerzania swojej wiedzy przy pomocy Izby. Wśród odwiedzających stoisko PISiL znacznie więcej niż podczas ubiegłorocznej imprezy było też przedsiębiorców i menedżerów niedużych firm transportowych, poszukujących kontaktów z firmami spedycyjnymi i logistycznymi oraz zainteresowanych działalnością lobbystyczną PISiL'u (formami lobbowania i ochrony interesów członków Izby) oraz możliwościami pomocy prawnej i merytorycznej w sprawach spornych, a także warunkami przystąpienia do PISiL.

Pomyślny udział PISiL w piątej edycji Silesia TSL EXPO 2014, po raz kolejny potwierdził , że warto wykorzystywać każdą okazję do popularyzowania i promowania misji, zadań i osiągnięć PISiL w działalności na rzecz członków Izby oraz na rzecz branży tsl. /MW/.

[1] W tym roku imprezie Silesia TSL EXPO 2014 towarzyszyły Targi Transportu Publicznego SILESIA KOMUNIKACJA 2014 oraz Salon Infrastruktury Drogowej i Salon Miejskiego Transportu.

[2] Konferencji, seminariów, warsztatów o tematyce transportowej i logistycznej jest po kilka w miesiącu; często dwie lub więcej w tym samym terminie.

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

Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
1-3.09.2015	XVIII Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo 2015	Targi Warszawskie S.A.
8-20.11.2014, Warszawa	II edycja Międzynarodowych Targów Trans Poland 2014	Lentewenc Sp. z o.o., Warszawa
sierpień 2014	Badanie i raport poziomu strat inwentaryzacyjnych w outsourcingu logistyki magazynowej	Rohlig Suus Logistics S.A.
12-15.06.2014, Mazury nad Jeziorem Niegocin	4 ta już edycja Regat o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki | ShipCup '14.	grupa pasjonatów żeglarstwa, którzy na co dzień pracują w firmach spedycyjnych.
12-14.06.2014	II Międzynarodowy Kongres Morski w Szczecinie	Północna Izba Gospodarcza w Szczecinie
10-12.06.2014, Bydgoszcz	Międzynarodowe Targi i Konferencja Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej „WATER WAYS 2014"	Zarząd Targów Warszawskich S.A., Warszawa
4-5.06.2014, Jaroszowice k.Wadowic	III Ogólnopolskie Warsztaty Szefów Logistyki LogDays 2014	Forum Press Sp. z o.o.
2-3.06.2014, Gdańsk	III Forum Kobiet w Logistyce pt. „Logistyka dobra i zła	Portal pracujwlogistyce.pl
21.05.2014,Gdynia	Spotkanie Rady Ekspertów przy Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego	Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego
12.05.2014, Gdynia	Uroczystość podpisania umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i WYG International Sp. z o.o. na realizację studium wykonalności projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni- prace przygotowawcze"	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
6.05.2014, Rzeszów	Expo Doliny Lotniczej i Konferencja Logistyczna.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
25.04.2014, Wrocław	konferencja „Zrównoważony TSL – Transport Spedycja Logistyka	Idea Broker Sp. z o.o.
15-16.04.2014, Sosnowiec	Targi Transportu i Spedycji Silesia TSL Expo	EXPO Silesia Sp. z o.o, Sosnowiec
15.04.2014, Gdańsk	konferencja „Polska – Indie. Perspektywy współpracy gospodarczej, oczekiwania, szanse i wyzwania dla rozwoju relacji gospodarczych	Polsko-Indyjska Izba Gospodarcza
8-9.04.2014, Gdańsk	II Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2014, udział przewodniczącego Rady w panelu dyskusyjnym poświęconym terminalom i centrom logistycznym: ich rozmieszczeniu, dostępności, dofinansowaniu w ramach nowej perspektywy UE etc., wystąpienie przewodniczącego rady	KOW MEDIA & MARKETING Sp. z o.o., Warszawa
2.04.2014 2014, Warszawa	seminarium naukowo-praktyczne „ Logistyka przyszłości – implikacje dla biznesu i rynku", udział przewodniczącego Rady w panelu „ problemy i wyzwania logistyki w zglobalizowanym świecie"	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa
31.03.2014,Terminal w Karlskronie (Szwecja)	Otwarcie hubu dla ładunków przewożonych w kombinacji kolej/prom z Europy do Skandynawii via Gdynia i Karlskrona	Stena Line Polska Sp. z o.o.
4-7.03.2014, Gdańsk	Panel w ramach konferencji Transport Week nt. funkcjonowania rozwiązań logistycznych oraz ich modernizacja, moderator panelu przewodniczący rady PISiL	Actia Forum/Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
24.02.2014, Warszawa	Konferencja „ Służba Celna 2020", wystąpienie w panelu e-cło	Ministerstwo Finansów, Departament Polityki Celnej
13.02.2014, Warszawa	VII Międzynarodowa konferencja i wystawa „LOTNISKO 2014", udział przewodniczącego Rady w sesji „Aktywna czy pasywna koncepcja rozwoju transportu lotniczego jako najbardziej dynamicznego sektora gospodarki"	Zarząd Targów Warszawskich S.A., Warszawa
28.01.2014, Gdynia	MOTORWAYS OF THE SEA JOIN TEN-T PRIORITY CORRIDORS: NEW EUROPEAN OPPORTUNITIES FOR POLISH MARITIME AND LOGISTIC OPERATORS , wystąpienie przewodniczącego rady w panelu integration between MOS and Corridors : the inland side needs Moderator	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A Akademia Morska Szczecin
28.01.2014, Luksemburg	Wystąpienie delegata PISiL na konferencji na temat współpracy polsko-luksemburskiej w dziedzinie logistyki	Ambasada RP w Luksemburgu
27.01.2014, Gdynia	Udział przewodniczącego rady w uroczystości podpisania umowy nabycia przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. od Stoczni Marynarki Wojennej S.A. części Nabrzeża Gościnnego. Umowa ta stanowi istotny element działań niwelujących ograniczenia nawigacyjne w Porcie Gdynia i stworzy nowe szanse rozwoju dla Portu Gdynia i polskiej gospodarki.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A
2014-2016, Gdynia	Partnerstwo w ramach projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu. Udział przedstawiciela PISIL w pracach międzygminnego zespołu merytorycznego ds. opracowania dokumentów strategicznych i operacyjnych dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna,	Urząd Miasta Gdynia
	Udział przewodniczącego Rady w pracach Rady Ekspertów	Uniwersytet Gdański
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych logistyka i spedycja	SGH Warszawa
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu" i zarządzanie spedycją w praktyce gospodarczej(biznesowej)"	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