BIULETYN

Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

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

LIPIEC/SIERPIEŃ
07-08/14

ISSN 1898-0244

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

XV Kongres Spedytorów
Gospodarka Polska a branża TSL

Konkurs Spedytor Roku 2013
rozstrzygnięty

Zmiany i uzupełnienia do Umowy SMGS

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
	PRZEWÓZ MORSKI TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH - KODEKS IMDG	Siedziba PISiL	2.12.2014
	ADR DLA SPEDYTORÓW, CZYLI JAK ZORGANIZOWAĆ BEZPIECZNY I ZGODNY Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI PRZEWÓZ DROGOWY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	Siedziba PISiL	1.12.2014
	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**
	TSL-Magazyn branżowo-informacyjny nr 1/2014, czerwiec 2014	Megatrendy i ich wpływ na branżę TSL	Halina Brdulak
	TSL-Magazyn branżowo-informacyjny nr 1/2014, czerwiec 2014	Brak świeżej krwi	Robert Przybylski
	PGT nr 24 z 18.06.2014	Vademecum bezpiecznego spedytora	K.Koprowski
	PGT nr 24 z 18.06.2014	JAS-FBG i C.Hartwig Szczecin Spedytorami Roku	MM
	PGT nr 23 z 11.06.2014	Branża TSL we mgle ?, relacja z XV Kongresu Spedytorów w Toruniu	Jerzy Konwicki
	Namiary na morze i handel nr 11/2014 (czerwiec)	Jaka przyszłość branży TSL ?	Bom
	Namiary na morze i handel nr 11/2014 (czerwiec)	Kongres toruński	W.Jaszowski
	Portal Spedycje pl. (maj/2014))	XV Kongres Spedytorów – bieżąca relacja, podsumowanie i fotorelacja	M.Bruszewski
	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

LIPIEC/SIERPIEŃ 2014

SPIS TREŚCI

KONGRES SPEDYTORÓW 2014

XV Kongres Spedytorów, 29 maj 2014, Toruń – „ Gospodarka Polska a branża TSL" (K.O.) 2

Co nas czeka w Polskiej gospodarce ? (W.M.O.) 7

Terminale kontenerowe - czynniki wzrostu (K.P.) 9

Realizacja strategii działania Służby Celnej na lata 2014-2020 (T.M.) 14

Tendencje rozwojowe branży TSL w Europie i w Polsce (H.B.) 17

Centrum Logistyczne w porcie Gdynia (J.J.) 23

Rynek globalnej żeglugi kontenerowej, jego dynamika, podstawowe tendencje zmian w 2013/14 roku oraz ich skutki (A.G.) ... 25

Problems of the transport to Customs Union Russia – Belarus – Kazakhstan (M.B.) 30

Logimi - oprogramowanie dla firm spedycyjnych (K.Ł) 32

Donoria S.A. 36

KONKURS „SPEDYTOR ROKU"

XIV Konkurs „Spedytor Roku" rozstrzygnięty (E.S.) 37

Sylwetki zwycięzców:
C.Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o., JAS FBG S.A., ,Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A (red.) 38

SPEDYCJA I TRANSPORT KOLEJOWY

Zmiany i uzupełnienia do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS)
według tekstu jednolitego z 1 lipca 2008 r. obowiązujące od 1 lipca 2014 r. (J.G.) 43

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISIL

Zwyczajne Walne Zgromadzenie PISiL (ES) 43

Posiedzenie Komisji Rewizyjnej i Rady PISiL nowej kadencji (E.S.) 43

Spotkanie ekspertów PISiL (K.O.) 44

4. Regaty Branży TSL o Puchar PISiL | ShipCup '14 (org.) 46

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: 240 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 341160220200000000 61904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

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

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

XV Kongres Spedytorów, 29 maj 2014, Toruń – „ Gospodarka Polska a branża TSL”

Obrady kongresu otworzył Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński, który witając przybyłych gości podkreślił , że Kongres jest jednym z ważniejszych cyklicznych wydarzeń środowiska TSL w Polsce i odbywa się już po raz piętnasty. Patronat nad tegorocznym wydarzeniem objęła Krajowa Izba Gospodarcza, patronami medialnymi były Polska Gazeta Transportowa i portal Spedycje.pl, zaś sponsorem konferencji firma Logimi Freight Forwarding Software oraz Donoria S. A. Moderatorem tegorocznego jubileuszowego kongresu, który obradował pod hasłem „Gospodarka polska a branża TSL” była prof. dr hab. Halina Brdulak z SGH w Warszawie.

Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński (fot. J. Drzemczewski)

Jako pierwszy zabrał głos prof. zw. dr hab. Witold Orłowski, który rozpoczął swój wykład zatytułowany „Co nas czeka w polskiej gospodarce?” od stwierdzenia, że kryzys trwa głównie w naszych głowach. Porównując sytuację w gospodarce do TIRA, który nie może nadmiernie zwiększyć prędkości we mgle, gdyż za chwilę być może napotka zakręt, udowadniał,

prof. zw. dr hab. Witold Orłowski (fot. J. Drzemczewski)

że gospodarka nie może przyspieszyć gdyż firmy ograniczają inwestycje z obawy o kolejne załamanie się koniunktury, a motorem gospodarki są właśnie inwestycje, które wzrastały zaledwie o 1% rocznie . Profesor podkreślił, iż istotę kryzysu stanowi garb zadłużenia. Zadłużenie rosło w szybkim tempie do 2007 roku i choć był to rok, od którego nastąpiło wyhamowanie tempa wzrostu zadłużenia, to jednak rosło ono nadal aż do 2013 r. Zadłużenie w okresie 2007-2013 było zadłużeniem wymuszonym. Zadłużały się firmy, gospodarstwa domowe i rządy. Sektor finansowy ograniczał możliwości zadłużania się firm, ale udzielał wsparcia rządom na ratowanie firm, kiedy zadłużony był rząd, udzielał kredytów innym państwom na wsparcie dla tych rządów. Dopiero w 2013 r odnotowano lekki spadek zadłużenia. Zmniejszenie garbu zadłużenia odbywało się trzema metodami: poprzez bankructwa lub umorzenie długów, wieloletnie spłaty oraz poprzez inflację. Lata 2012 i 2013 były ciężkie z uwagi na trudną sytuację na południu Unii Europejskiej. Sytuacja w Europie ustabilizowała się kiedy Niemcy narzucili Hiszpanii i Włochom program oszczędnościowy a w Ameryce zadłużenie zaczęło spadać. Spodziewano się poprawy koniunktury w 2014r. ale rozpoczął się konflikt na Ukrainie. Choć kryzys nie ominął Polski, to jak dotąd Polska nieźle sobie radzi na tle innych krajów UE. Wzrost PKB w Polsce wynosił od 2%-4%, podczas gdy w Europie wystąpiły spadki PKB do 6%. Przyczyną takiego stanu rzeczy było niskie zadłużenie wynikające z „renty zapóźnienia”, skuteczne i przeprowadzone z sukcesem reformy, konkurencyjność, członkostwo w Unii Europejskiej ,do której weszliśmy w najlepszym momencie, mniejsze błędy ale również dużo szczęścia. Prognozy PKB sporządzane przed wydarzeniami na Ukrainie przewidywały wzrost od III kwartału 2013r., przewidywano również wzrost inflacji od 1,5% w I kwartale 2014r do blisko 3% w IV kwartale 2014 r. natomiast kurs złotego miał umacniać się zarówno w stosunku do dolara jak i do euro.

Profesor przedstawił możliwe konsekwencje konfliktu ukraińskiego dla Polski: spadek eksportu do Rosji i Ukrainy, który dał się zauważyć już dziś i wynosi około 20%, a odczuły go firmy transportowe obsługujące ten kierunek, zakłócenia w dostawach gazu jak również możliwość destabilizacji rynków finansowych, przy czym ryzyko wystąpienia destabilizacji jest w opinii profesora niewielkie, gdyż Polska nie jest postrzegana jako uczestnik tego konfliktu. Ograniczenie handlu z Rosją nie będzie miało istotnego znaczenia dla gospodarek Niemiec i Francji. Prognozy przedstawione na rok 2014 r. dla Polski nie wymagają zdaniem profesora Orłowskiego korekt, gdyż spadki eksportu na Wschód równoważone są wzrostem eksportu do Niemiec.

Podsumowując Profesor stwierdził, że PKB Polski w 2014 r. będzie nieco niższy niż zakładano i wyniesie około 3%-4%, natomiast sytuacja gospodarcza i w Europie i w Polsce poprawia się. W 2014 r. kończy się siedem lat chudych, a po nich tak jak w opowieściach biblijnych musi nastąpić siedem lat tłustych, a zatem od 2015 roku w Polsce sytuacja gospodarcza powinna się poprawić.

Podsumowując bardzo ciekawy wykład na temat perspektyw gospodarki prof. Brdulak stwierdziła ,iż być może „ mgła”, o której w swoim wykładzie wspominał prof. Orłowski

będzie nam towarzyszyć już zawsze i będzie naszą nową rzeczywistością.

Po zakończeniu wykładu prof. Orłowski odpowiadał na liczne pytania uczestników spotkania.

Wyrażono obawę, że zrealizuje się wizja gospodarki w której 5% społeczeństwa wytworzy dobra i usługi, które będą konsumowane przez pozostałe 95%, tak jak to przedstawił około dwudziestu lat temu w swojej książce "Koniec Pracy" Jeremi Rywkin .Odpowiadając na to pytanie Profesor Orłowski nie zgodził się z tezą postawioną przez Rywkina - mówił o możliwościach dostosowawczych gospodarki, która niewątpliwie będzie się zmieniać, stąd prognozy nie są łatwe, jednak pojawią się nowe usługi podobnie jak obecnie pojawił się "przemysł czasu wolnego", tj. usługi związane z wypoczynkiem i turystyką. Dzisiaj trudno sobie wyobrazić jakie usługi powstaną za kilkadziesiąt lat, ale dwadzieścia pięć lat temu również nikt nie wiedział, że będzie funkcjonował internet i telefonia komórkowa. Przykładem mogą być usługi medyczne i paramedyczne na które obecnie pojawia się gigantyczny popyt w związku ze starzeniem się społeczeństwa.

Z kolei na pytanie, czy sytuacja w Polsce mogłaby być lepsza gdyby kolejne rządy podejmowały działania zmierzające do jej poprawy, jak interwencjonizm państwowy czego przykładem było OFE, profesor stwierdził, że gdyby rząd zajął się reformą administracji to może wzrost byłby wyższy o 0,5%-1%. Poprawa otoczenia i stworzenie lepszych warunków dla prowadzących działalność gospodarczą a nie interwencjonizm powinny być przedmiotem działań rządu. Przykłady chybionych inwestycji dowodzą, że czasami lepiej jest jeśli rząd nie podejmuje żadnych działań niż gdy podejmuje takie, które przynoszą szkodę.

Kolejne pytania dotyczyły wpływu środków unijnych na wzrost PKB oraz czy ich brak w przyszłości nie spowoduje kolejnego kryzysu. Profesor podkreślił, że dotacje unijne są prezentem od losu, który należy dobrze wykorzystać przeznaczając te środki na przemyślane inwestycje, jednocześnie przygotowując się do czasów kiedy dotacji zabraknie. Pieniądze unijne nie służą do ratowania koniunktury.

Członek Rady Konsultacyjnej Służby Celnej Pani Kamilla Piotrowska przygotowała prezentację dotyczącą czynników wzrostu obrotu kontenerowego. Wśród czynników wzrostu wymieniła potencjał gospodarczy kraju- PKB, którego wzrost w krajach rozwiniętych o 1% powoduje zwiększenie obrotów kontenerowych o 5% ,tranzytowe położenie terminali kontenerowych, infrastrukturę terminali kontenerowych i portów a także infrastrukturę transportową zaplecza. Zwróciła uwagę, że około 40% przeładunków Deep Water Container w Gdańsku to obroty tranzytowe a DCT od wprowadzenia w 2010 roku przez Maersk do Gdańska serwisu z Dalekiego Wschodu stał się hubem dla towarów tranzytowych przeznaczonych do Rosji, Litwy ,Estonii i Finlandii. Terminale i porty przeznaczają znaczne środki na inwestycje, zwiększają możliwości przeładunkowe rozbudowując terminale i pogłębiając tory wodne, rozbudowują terminalowe bocznice kolejowe lub inwestują w sprzęt i systemy informatyczne. Zagrożeniem dla zwiększania obrotów kontenerowych w portach jest niewątpliwie niedostateczna infrastruktura zaplecza, w tym dróg dojazdowych i kolejowych. Innym zagadnieniem mającym wpływ na obroty kontenerowe jest upraszczanie procedur celnych choć w tym zakresie wiele już zrobiono. Nie jest natomiast rozwiązany problem kontroli sanitarnych i jakościowych w portach. Wprowadzenie dyrektywy siarkowej może spowodować wzrost kosztów transportu a protekcjonizm Rosji może doprowadzić do wzrostu znaczenia portów rosyjskich. Dodatkowo przy tak dużych przeładunkach w tranzycie względy ekonomiczne mogą zdecydować o skierowaniu tych towarów do innych portów. Dlatego oprócz rozbudowy terminali tak istotna jest rozbudowa zaplecza portów. Pani Piotrowska zaapelowała do

członek Rady Konsultacyjnej Służby Celnej Pani Kamilla Piotrowska (fot. J. Drzemczewski)

władz i właścicieli dróg o pilną rozbudowę dróg dojazdowych do portów, które pozwolą na zwiększenie obsługi towarów przeznaczonych do Czech, Słowacji i Ukrainy.

O nowej strategii Służb Celnych RP na rzecz zmian i ułatwień dla biznesu na lata 2014- 2020 mówił w następnym wystąpieniu dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów, Tomasz Michalak. Na wstępie dyrektor Michalak przypomniał, że dzięki spotkaniom z przedstawicielami środowiska TSL możliwe jest szybkie reagowanie na zgłaszane uwagi i postulaty. Przykładem takiej szybkiej interwencji była zmiana przepisów dotycząca właściwości miejscowej w procedurze uproszczonej. Nowa strategia, której cele to wspieranie aktywności gospodarczej, zapewnienie skutecznego i efektywnego poboru dochodów, podniesienie standardów obsługi klienta oraz zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony rynku będzie realizowana poprzez programy strategiczne: i-Zarządzanie (Zarządzanie Relacjami z Klientami), i-Cło, i-Granica. Podkreślenia wymaga kolejność celów, gdzie

Obrady Kongresu Spedytorów (fot. J. Drzemczewski)

na pierwszym miejscu znajduje się wspieranie aktywności gospodarczej. Wśród projektów realizowanych w ramach i–Zarządzania na uwagę zasługują „Contact Center", który zastąpiłby infolinię telefoniczną a udzielanie informacji odbywałoby się w formie czatu lub wideoczatu. Wirtualne formy kontaktów dawałyby możliwość prowadzenia rejestrów kontaktów jak również oceny jakościowej udzielanych informacji. Projektem, który umożliwiłby Służbie Celnej posiadanie wszystkich informacji o kliencie na jednym portalu jest „konto klienta", podobnie jak w bankach klient również miałby do niego dostęp po zalogowaniu. Konto umożliwiałoby uzyskanie informacji o kliencie i o problemach jakie wcześniej zgłaszał, ale byłoby źródłem informacji również dla klienta np. informacja o terminie wygaśnięcia pozwolenia i przypomnienie o konieczności przedłużenia. Nie określono jeszcze perspektywy czasowej do kiedy projekt ma być wdrożony. Realizowanym aktualnie projektem jest promocja aktualnych i przyszłych ułatwień dla przedsiębiorców w zakresie akcyzy „Czy wiesz o ułatwieniach celnych /akcyzowych?" Informacje dotyczące zmian w przepisach celnych/akcyzowych wysyłane są w formie newsletterów na skrzynki mailowe. Trwają prace nad projektem „Klient w centrum uwagi", którego celem jest ujednolicenie ścieżek postępowania i głównych procesów we wszystkich UC. Kontynuowane też będą otwarte spotkania z przedsiębiorcami w ramach" Akademii cła i akcyzy" w celu usystematyzowania i rozszerzenia dotychczasowych działań edukacyjnych dla firm.

Celem programu strategicznego i-Granica jest dążenie do powstania połączonych scentralizowanych systemów informatycznych służb kontrolnych. Do tej pory rozbudowa systemów informatycznych pozwalających na odczytywanie tablic rejestracyjnych pojazdów i uzyskiwanie na tej podstawie danych o przewoźniku, pojeździe, kierowcy czy o wadze towaru nie zapewniła możliwości przełożenia na zwolnienie towaru i nie likwiduje kolejek na granicy. Trzeba zatem dążyć do połączenia danych uzyskanych na granicy z tymi, które potrzebne są do zwolnienia towaru. Innym rozwiązaniem jest automatyzacja procesu przekraczania granicy. Program i-Cło ma na celu usprawnienie obsługi klientów poprzez wykorzystanie nowoczesnych kontaktów elektronicznych jak co-browsing, wirtualnych form obsługi jak CUDO, chat, v-asystent, zmiany w organizacji pracy czy zindywidualizowane formy obsługi kluczowych klientów. Osiągnięciu tego celu mają służyć takie projekty jak np. pakiet elastyczność, wprowadzający możliwość przesyłania załączników do zgłoszenia celnego w formie elektronicznej, Single Window w formie platformy informacyjnej, „Szybciej niż UKC", dotyczący możliwości wprowadzenia niektórych przepisów gdy prace nad

Dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów Tomasz Michalak (fot. J. Drzemczewski)

nowym Unijnym Kodeksem Celnym będą jeszcze w toku, gdyż ich zakończenie przewidziane jest dopiero na rok 2020 .Wprowadzane są również nowe projekty IT, jak, SZPROT i Nowy Zefir, które zastąpią dotychczasowe programy, gdyż nieefektywne byłoby dalsze usprawnianie przestarzałych systemów. Dyrektor Michalak wymienił jeszcze takie produkty jak stosowanie przez upoważnionego nadawcę specjalnego stempla w procedurze TIR, bezpośrednią dostawę - sposób odpraw, który ma umożliwić dokonanie odprawy bez konieczności zawożenia towaru do oddziału oraz „zapasowy oddział celny", który w razie awarii ,w sytuacji gdy nie działają łącza przejmie zadania innego oddziału, projekt początkowo przewidziany na sytuację awaryjną może być pomocny w przypadku spiętrzenia się zadań innego oddziału. Dyrektor Michalak zwrócił uwagę, iż spadek przewozów do Rosji od lipca ubiegłego roku związany jest z problemami w stosowaniu kanetu TIR. Obecnie nie ma żadnych sygnałów aby Rosja chciała odstąpić od wprowadznych opłat. Możliwe są trzy scenariusze wydarzeń: albo IRU zawiesi członkostwo Rosji, albo Unia Europejska zawiesi stosowanie karnetu TIR w stosunkach z Rosją lub też strona rosyjska zaproponuje innego gwaranta zamiast ASMAP, przy czym nowego gwaranta musi zaakceptować IRU.

Kolejnym ułatwieniem jest zgłoszenie celne przed przedstawieniem towaru zgodnie z art. 201.2 RW WKC a także CUDO czyli Centrum Urzędowe Dokonywania Odpraw, które ma spowodować zmiany zmierzające do koncentracji usług służby celnej. Po zakończeniu wykładu Dyrektor Michalak odpowiadał na liczne pytania uczestników konferencji.

Elastyczne działania Izb Celnych nie pokrywają się w opinii uczestników kongresu z działaniami Urzędów Skarbowych. Niemiecki importer, który chciał dokonać odprawy celnej w Polsce został poinformowany, iż polskie przepisy nie przewidują takiej możliwości Powstaje więc wątpliwość, czy Ministerstwo poszukuje w związku z taką sytuacją rozwiązania problemu. Zdaniem dyrektora Michalaka przeprowadzana obecnie reorganizacja w Ministerstwie Finansów polegająca na zbliżeniu zagadnień aparatu skarbowego i służb celnych powinna usprawnić działania na szczeblu centralnym, które przełożą się na działania urzędów.

Pojawiają się problemy w transporcie intermodalnym, w którym naturalne jest zastosowanie kilku środków transportu. Zgodnie z przepisami przy zmianie środka transportu trzeba ten fakt zgłaszać służbom celnym a oczekiwanie na decyzję wydłuża transport. Zdaniem uczestników wystarczyłoby jedno pismo, które wyjaśniłoby, że przy przeładunkach, gdy plomby są nieuszkodzone nie ma konieczności przybycia służb celnych .Odnosząc się do tego postulatu Dyrektor Michalak stwierdził, że w przypadku transportu intermodalnego trzeba stosować podejście indywidualne, zbyt liberalne traktowanie tej sprawy mogłoby być niebezpieczne i narazić budżet na straty. Jest to problem dostrzeżony i zgłoszony przez służby celne, które będą dążyć aby przy tworzeniu przepisów wykonawczych na poziomie unijnym ująć te zagadnienia.

Kolejnym problemem, który dotyka spedytorów i agencje celne z portów Trójmiasta jest brak możliwości zastosowania procedury uproszczonej w przypadku zgłoszenia towaru przed przybyciem zgodnie z art.201.2 RW WKC. Choć rozwiązanie to ma stanowić usprawnienie w odprawach to brak możliwości zastosowania procedury uproszczonej zmniejsza jego przydatność. W odpowiedzi Dyrektor Michalak poinformował, iż taka zmiana wymagałaby przekonania do tego rozwiązania Departamentu Podatków Pośrednich w Ministerstwie Finansów gdyż to właśnie ten departament złożył na piśmie oficjalny protest przeciw możliwości zastosowania procedury uproszczonej w przypadku zgłoszenia towaru przed przybyciem na podstawie art.201.2 RW WKC. Dalsze pytania dotyczyły takich kwestii jak wprowadzenie możliwości przesyłania

dokumentów do drugiej części procedury uproszczonej i wniosków w wersji elektronicznej oraz konieczności rejestrowania PDR. Dyrektor Michalak poinformował, iż możliwość przesyłania wniosków w formie elektronicznej przewidziana została we wspomnianym wcześniej programie SZPROT, nie ma natomiast możliwości odstąpienia od rejestracji PDR.

Następnym punktem programu kongresu było zaprezentowanie przez Mariusza Basmana przedstawiciela sponsora – firmy Logimi produktu do kompleksowej obsługi spedycji morskiej działającego w oparciu o najnowsze rozwiązania na urządzeniach mobilnych.

Jeszcze przed przerwą obiadową zostały ogłoszone wyniki konkursu Spedytor Roku 2013.

Informację o precedensowym wyniku konkursu przekazał Przewodniczący Kapituły konkursu prof. zw. dr hab. Janusz Neider. Po raz pierwszy w historii konkursu pierwsze miejsce ex aequo zajęły firmy JAS- FBG S.A. i C. Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o. (w kategorii zatrudnienia powyżej 50 osób). W kategorii zatrudnienia do 50 osób wyróżniono spółkę Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.

W dalszej części Biuletynu prezentujemy informacje o nagrodzonych firmach.

Po przerwie w podróż w przyszłość zaprosiła uczestników kongresu prof. Halina Brdulak przedstawiając tendencje rozwojowe w branży TSL. Wśród głównych trendów wymieniła:

- zmiany centrów aktywności gospodarczej- firmy globalne lokują swoje centra już nie tylko w Azji, ale także w Afryce, Indonezji i to w tych rejonach występują potoki ładunkowe i następuje lokalizacja dostaw.
- Globalizacja i regionalizacja, które występują obecnie jako zjawiska jednocześnie. Prowadzenie działalności gospodarczej na skalę globalną zwiększa ryzyko prowadzenia tej działalności i powoduje ograniczone możliwości jej kontrolowania. Niepewność prowadzenia działalności w skali globalnej powoduje ,że część biznesu prowadzona jest w na skalę globalną a część wraca i prowadzona jest w pobliżu rynku sprzedaży i zbytu.
- Urbanizacja i wzrost znaczenia miast - duża część społeczeństwa przenosi się do miast blisko 70% populacji będzie mieszkać w miastach. Miasta wchłaniają gminy położone wokół nich i zanikają granice miast co spowoduje powstanie zupełnie nowej przestrzeni miejskiej i wystąpią inne problemy z dostawami towarów.

prof. dr hab. Halina Brdulak (fot. J. Drzemczewski)

- Ruch ekologiczny i konsumpcjonizm powodują, że obecnie znacznie więcej towarów z uwagi na ekologię kupujemy lokalnie.
- Zmiana roli outsourcingu-. Następuje powrót do zajmowania się niektórymi obszarami we własnym zakresie tj insourcing. Poszczególne branże tworzą własny transport, własną logistykę a to powoduje zagrożenie dla firm z branży TSL.
- Na perspektywę działania firm istotny wpływ będą miały bardzo duże zmiany demograficzne: Do roku 2035 liczba ludności w Polsce zmaleje do 30 milionów, wzrośnie udział ludzi starszych w populacji. Zmienia się mentalność, młode pokolenie cechuje niski poziom lojalności wobec pracodawców, nie motywuje ich pieniądz chcą realizować swoje pasje .

Gospodarka sieciowa i oczekiwania klientów to główne zdaniem prof. Brdulak czynniki decydujące o kierunkach rozwoju logistyki za 5 lat.

Oczekiwania klientów w zakresie dostawy na czas ,zgodnej z harmonogramem rosną, oczekuje się węższych okien czasowych a dostawy mają się odbywać często w nocy lub nad ranem. Wzrasta też znaczenie zielonej logistyki -logistyka zwrotu będzie odgrywała coraz większą rolę. Prof. Brdulak zwróciła uwagę na coraz częściej wpisywaną w strategię firm „społeczną odpowiedzialność biznesu" - CSR, czyli działalność na rzecz lokalnego otoczenia, w którym firma funkcjonuje, która przestaje być tylko hasłem a nabiera realnego wymiaru. Gospodarka sieciowa - wielokanałowość, e-commerce- wymaga poprawy współpracy między wszystkimi podmiotami biorącymi udział w łańcuchu dostaw.

Wszystkie firmy odczuwają obecnie presję ceny na redukcję kapitału obrotowego. Jest to zjawisko tzw. utowarowienia (commoditization), polegające na tym, że wszystkie usługi mają w odczuciu rynku takie same parametry jakościowe, a jedyną cechą umożliwiającą odróżnienie ich jest cena. Walka konkurencyjna między firmami polega jedynie na jej obniżaniu, co prowadzi do obniżania marży firm - uczestników rynku. Zjawisko to występuje nie tylko w branży TSL, ale we wszystkich branżach. Presja ceny powoduje coraz większą konkurencję zatem coraz trudniej utrzymać się na rynku. W dalszej części wykładu Profesor SGH przedstawiła ciekawe dane na temat przyszłych potrzeb w zakresie zatrudnienia oraz statystyki dotyczące transportu w Polsce.

Kończąc swoją niezwykle interesującą prezentację prof. Brdulak zachęciła zebranych do przeczytania książki pt. „Antykruchość. O rzeczach, którym służą wstrząsy." Nassima Taleba, pretendującej do miana najlepszej książki ekonomicznej roku.

Model biznesu w centrum logistycznym w porcie Gdynia zaprezentował Prezes Zarządu tego portu Janusz Jarosiński. Przedstawił statystyki dotyczące rosnących przeładunków, które w ubiegłym roku osiągnęły rekordowy poziom w 91-letniej historii portu i wyniosły ponad 17 mln ton. Obecny rok zapowiada się jeszcze lepiej a potwierdza to 10-procentowy wzrost przeładunków w pierwszych czterech miesiącach tego roku. Port Gdynia

Prezes Zarządu Portu Gdynia Janusz Jarosiński (fot. J. Drzemczewski)

przeszedł restrukturyzację a obecnie kończy prywatyzację terminali przeładunkowych .Pod koniec czerwca zostanie podpisana umowa na sprzedaż BTDG. Po zawarciu tej umowy wszy-

prof. dr hab. Andrzej Grzelakowski (fot. J. Drzemczewski)

stkie terminale przeładunkowe znajdą się w rękach prywatnych a Zarząd Portu Gdynia będzie zajmował się rozwojem infrastruktury. Prezes opowiedział o już zrealizowanych inwestycjach, które zostały sfinansowane przy wsparciu środków unijnych, ale również o planowanych inwestycjach ,które mają na celu lepsze zagospodarowanie terenów, którymi port Gdynia dysponuje, jak również poprawę dostępności portu od strony lądu poprzez modernizację Estakady Kwiatkowskiego oraz rozbudowę dróg kolejowych. Na te inwestycje w porcie Gdynia w latach 2014-2016 przeznaczona jest rekordowa kwota 700 mln zł. Prezes Jarosiński podkreślił ,że pracując w porcie od 36 lat nie widział do tej pory tak dużej dynamiki. Kończąc prezentację zachęcił zebranych jako głównych kontrahentów do dalszej współpracy z Portem Gdynia.

Kolejnym prelegentem był prof. dr hab. Andrzej Grzelakowski, który po raz trzeci na Kongresie Spedytorów przedstawił sytuację na globalnym rynku żeglugi kontenerowej, jego dynamikę i tendencje zmian w 2013 i 2014 roku oraz skutki jakie te zmiany wywołują. Profesor Grzelakowski zaprezentował bardzo szczegółowe i niezwykle interesujące dane statystyczne dotyczące handlu światowego, zmian potencjału przewozowego i przeładunkowego oraz indeksów czarterowych i frachtowych. Mówił o strategiach rynkowych operatorów kontenerowych, nowych formach współpracy i aliansach, które mają rozwiązać problemy finansowe w żegludze kontenerowej poprzez dostosowanie kosztów operacyjnych do niższego niż się spodziewano poziomu przychodów. Wprowadzane do eksploatacji coraz większe kontenerowce są w stanie zapewnić niższe koszty eksploatacji tylko w przypadku pełnego wykorzystania ich pojemności. Nasilać się będą zatem procesy koncentracji zarówno w żegludze kontenerowej jak i w portach morskich. Profesor zwrócił też uwagę na negatywne skutki działań ukierunkowanych na obniżkę kosztów, które prowadzą do ignorowania przyjętych standardów obsługi i opóźnień, co powoduje że żegluga liniowa traci na niezawodności.

Podsumowując swoją prezentację profesor Grzelakowski poinformował, że wg prognoz, dopiero w 2014 r winno się dać zauważyć nieznaczne ożywienie w gospodarce światowej oraz na globalnym rynku frachtowym i kontenerowym, jednak nie będzie ono trwałe.

Ostatnia prezentacja na XV Kongresie Spedytorów poświęcona była problemom pojawiającym się w związku z wykonywaniem przewozów drogowych na terytorium Unii Celnej Białorusi, Rosji i Kazachstanu. Mówił o nich przedstawiciel grupy roboczej ds. Transportu drogowego CLECAT Pan Mark Bromley. Przedstawił on historię konfliktu dotyczącego ograniczenia możliwości stosowania karnetu TIR oraz obecną sytuację na tym rynku. Stwierdził, że w obliczu kryzysu ukraińskiego temat ten zszedł na plan dalszy i nie zaprząta uwagi władz rosyjskich. Dostosowanie się do wymogów władz celnych, mimo dołożenia należytej staranności w przygotowaniu dokumentów bywa niemożliwe, gdyż stawiane są dodatkowe, zaskakujące wymogi np. wymaga się przedstawienia umowy z kierowcą,

przedstawiciel grupy roboczej ds. Transportu drogowego CLECAT Pan Mark Bromley (fot. J. Drzemczewski)

który prowadzi pojazd mimo, że jest on tylko pracownikiem przewoźnika.

Transporty jednak są wykonywane a jeśli dochodzi do sporu sądy często przyznają rację przewoźnikom.

Prof. Brdulak podsumowała kongres nawiązując do tematu mgły pojawiającego się kilkakrotnie w trakcie kongresu i stwierdziła, że należy się do tej mgły przyzwyczaić i nauczyć w niej poruszać.

Pan Marek Tarczyński zaprosił uczestników kongresu na uroczystą kolację, gdzie dalej toczyły się w mniej oficjalnej atmosferze rozmowy na tematy poruszane w trakcie obrad.

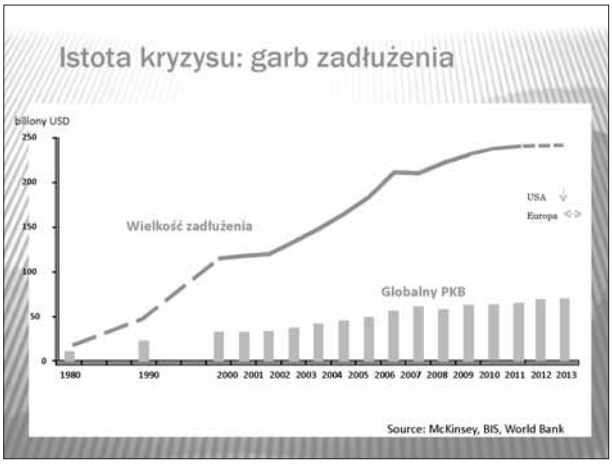
Obecność wielu znakomitych gości, przedstawicieli zarządów firm z branży TSL, naukowców i dziennikarzy sprawia, że kongresy organizowane przez PISiL stają się forum dyskusji dla środowiska branży TSL i są jednym z ważniejszych wydarzeń roku w tej branży.

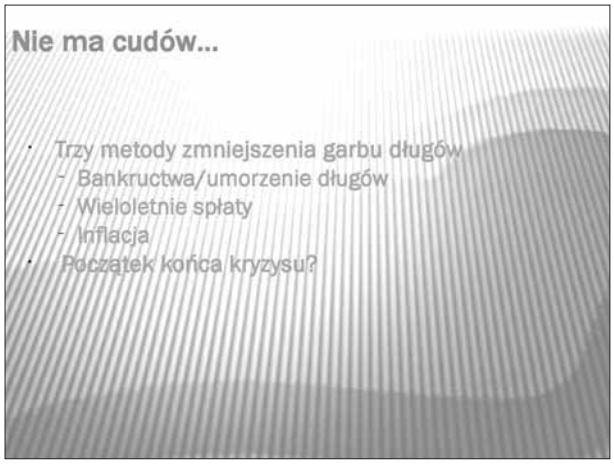
Gościom, którzy przyjęli nasze zaproszenie, uczestnikom kongresu, patronom i sponsorom serdecznie dziękujemy.

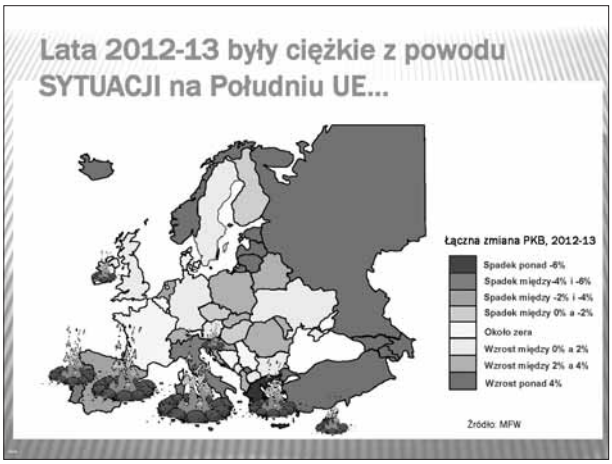
W dalszej części Biuletynu przekazujemy Państwu szczegółowe materiały zaprezentowane podczas obrad XV Kongresu Spedytorów oraz przedstawiamy sylwetki zwycięzców Konkursu "Spedytor Roku 2013". (K.O.)

Obrady Kongresu Spedytorów (fot. J. Drzemczewski)

Co nas czeka w Polskiej gospodarce?





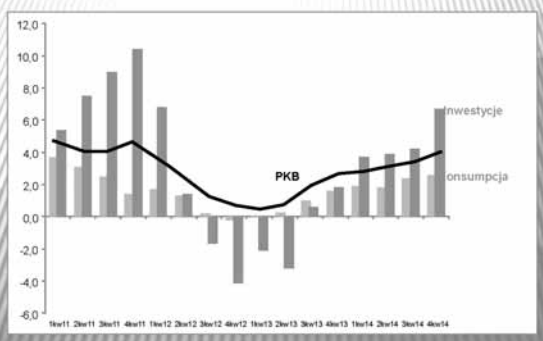


Jak dotąd, Polska sobie dobrze radzi...

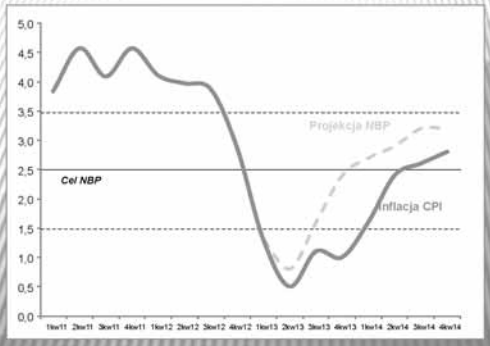
Dlaczego Polska znosi kryzys lepiej od innych?

- Sukces reform, elastyczność, konkurencyjność
- Niskie zadłużenie, „renta zapóźnienia"
- Członkostwo w Unii
- Mniejsze błędy
- Dużo szczęścia!

Prognozy PKB (przed Ukrainą)



Prognozy inflacji



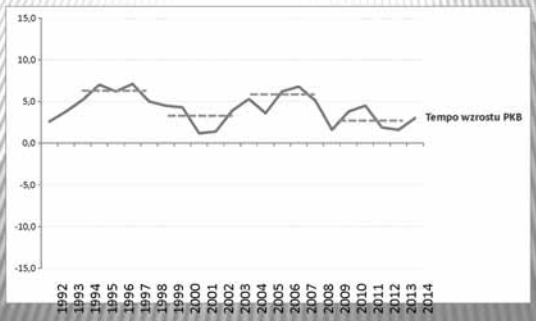
Prognozy kursów

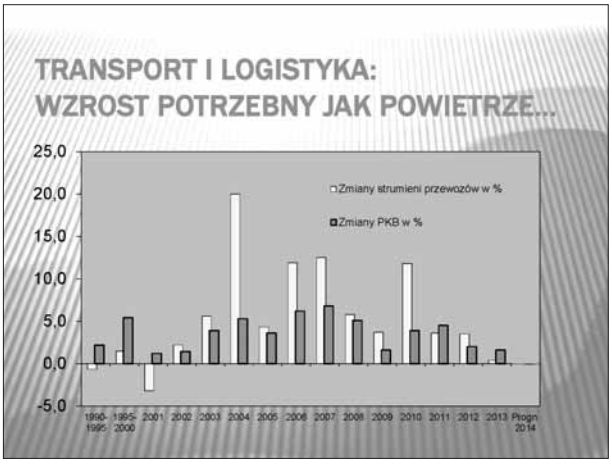
Kryzys ukraiński: możliwe konsekwencje

- Oczywiste już dziś
  - Konsekwencje handlowe (spadek eksportu do RU/UKR)
  - Spowolnienie na Wschodzie
- Możliwe
  - Załamanie eksportu do RU/UKR
  - Zakłócenia w dostawach gazu (silny wpływ na PKB)
  - Destabilizacja rynków finansowych
- Katastroficzne

Od 20 lat Polska skutecznie goni bogaty Zachód... trzeba to kontynuować

3% wzrostu to oczywiście niezbyt dużo, ale...





Terminale kontenerowe - czynniki wzrostu

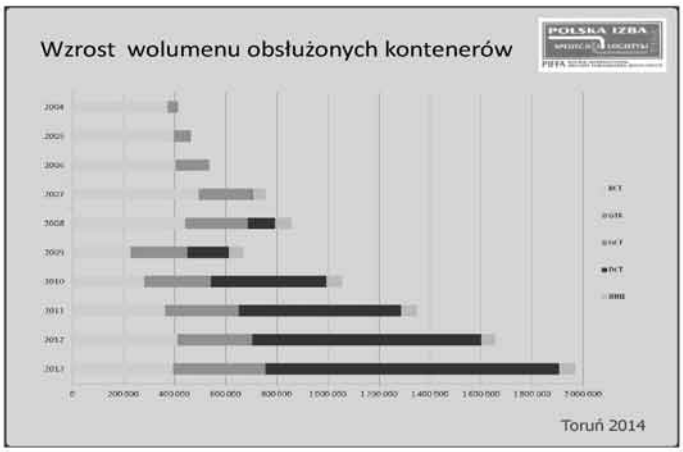
Czynniki wzrostu:

- potencjał gospodarczy kraju,
- zaplecze tranzytowe
- wzrost gospodarczy, rosnące inwestycje, produkcja, konsumpcja i zapotrzebowanie na usługi transportowe
- infrastruktura portów i terminali,
- infrastruktura transportowa zaplecza,
- koszty
- krajowe rozwiązania prawne i organizacyjne

Toruń 2014

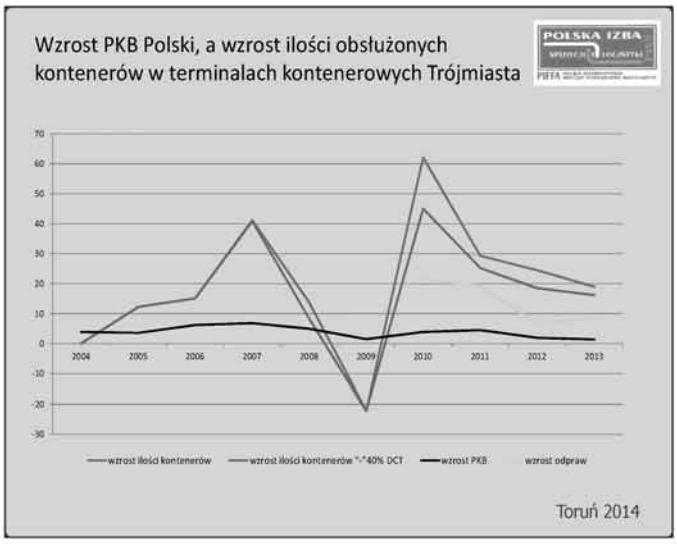
Potencjał gospodarczy kraju – jego ocena przez inwestorów, spowodowały, że takie podmioty jak ICTSI Filipiny czy Hutchison Holdings HongKong zainwestowały w terminale kontenerowe portu Gdynia.

Z powodu prognozowanego znacznego wzrostu ilości towarów sprowadzanych do Polski w kontenerach powstał kolejny terminal - w 2007 rozpoczął działalność Deep Water Termianal w Gdańsku.

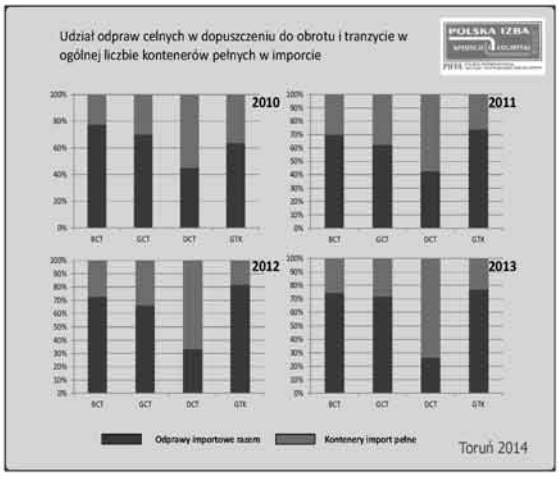


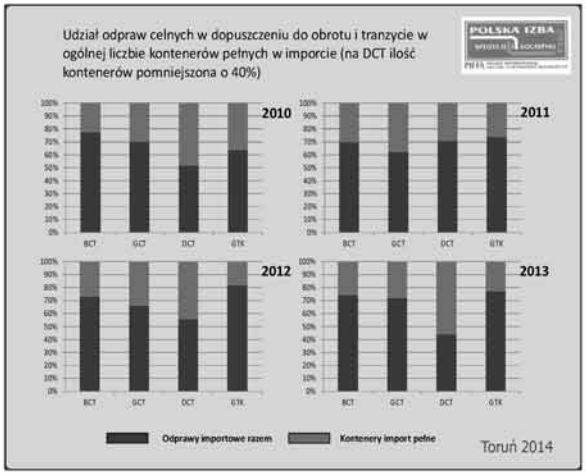
Rok 2009 – rok spowolnienia gospodarczego odbił się w drastyczny sposób na ilości kontenerów przeładowanych w polskich terminalach.

Na wykresie zaobserwować można korelację między rocznymi przyrostami PKB i zmianami w ilościach przeładowywanych kontenerów. W ustabilizowanych, rozwiniętych gospodarkach relacja ta wynosi 1 do 5 – wzrost PKB o 1 pkt % generuje przyrost w obrocie kontenerowym o 5 pkt %.

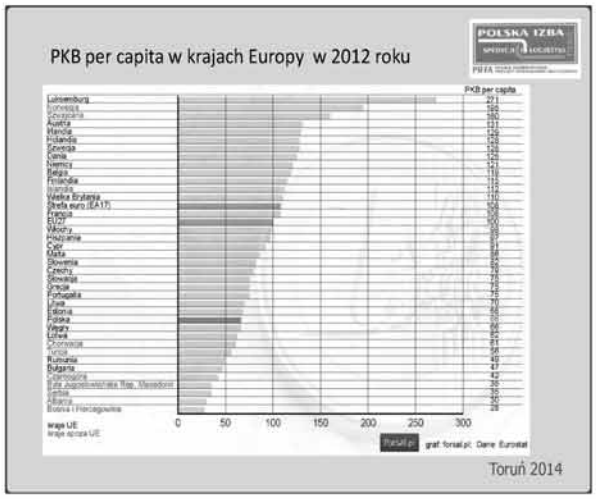


Zachwianie tej relacji nastąpiło w roku 2010 gdy Maersk wprowadził do Gdańska swój bezpośredni serwis Dalekiego Wschodu AE10. Jest to moment , w którym możemy powiedzieć, że DCT stał się HUBem dla towarów korzystających z tego serwisu a kierowanych do destynacji bałtyckich – Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia. Jak dużym obrotem dla DCT są transshipmenty?





Może nam to pokazać porównanie obrotów kontenerów pełnych przywozie na poszczególnych terminalach do ilości odpraw celnych w istniejących tam oddziałach celnych w dopuszczeniu do obrotu i tranzycie nadawczy. Z zestawienia tych wielkości wysnuć można wniosek, że co najmniej 40% przeładowywanych na DCT kontenerów pełnych w relacji przywozowej to transshipmenty morskie.



Produkt Krajowy Brutto w przeliczeniu na mieszkańca plasuje Polskę poniżej średniej europejskiej ale z roku na rok wysokość tej wielkości wzrasta co generuje wzrost zapotrzebowania rynku krajowego na dobra konsumpcyjne i inwestycyjne.

Infrastruktura portów i terminali:

POLSKA IZBA

- od 2006 roku budowa nowych terminali,
- pogłębianie kanałów portowych,
- planowana przebudowa obrotnicy w porcie Gdynia,
- rozbudowa terminali, zwiększanie ich możliwości przeładunkowych,
- rozbudowa terminalowych bocznic kolejowych
- inwestycje terminali w sprzęt, infrastrukturę, systemy informatyczne,
- zwiększanie wydajności pracy suwnic nabrzeżowych (32 kontenery na godzinę)

Toruń 2014

Aby tym rosnącym potrzebom sprostać zarówno w zakresie importu jak i eksportu towarów produkowanych w Polsce zarówno porty jak i same terminale kontenerowe widzą potrzebę inwestycji – dostosowania się do potrzeb otoczenia. (30-40% dostaw dokonywanych jest koleją.)

Infrastruktura transportowa zaplecza – oczekiwania

POLSKA IZBA

Infrastruktura drogowa:

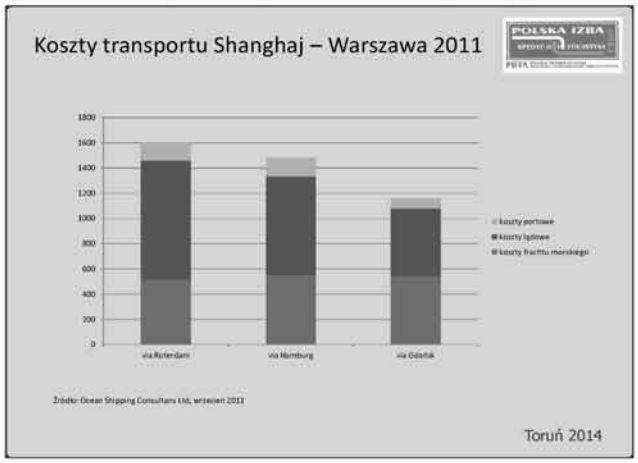
- uruchomienie autostrady na odcinku Gdańsk – Łódź (konieczność jej szybkiego zakończenia inwestycji na całej jej długości północ – południe)
- modernizacja drogi krajowej A7
- zaliczenie do dróg krajowych wszystkich dróg prowadzących do ogólnodostępnych przejść granicznych w tym portów/terminali

Infrastruktura kolejowa:

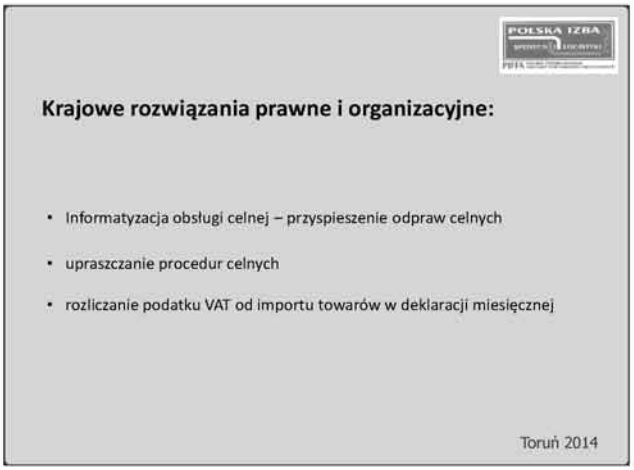
- poprawa dostępu kolejowego do portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – modernizacja linii 226
- remont linii kolejowej nr 201 kluczowej dla portu Gdynia
- zwiększenie przepustowości trójmiejskiego węzła kolejowego

Toruń 2014

Dla odbioru/dostawy tej masy ładunkowej do / z kraju niezbędna jest odpowiednia infrastruktura drogowa i kolejowa od strony zaplecza

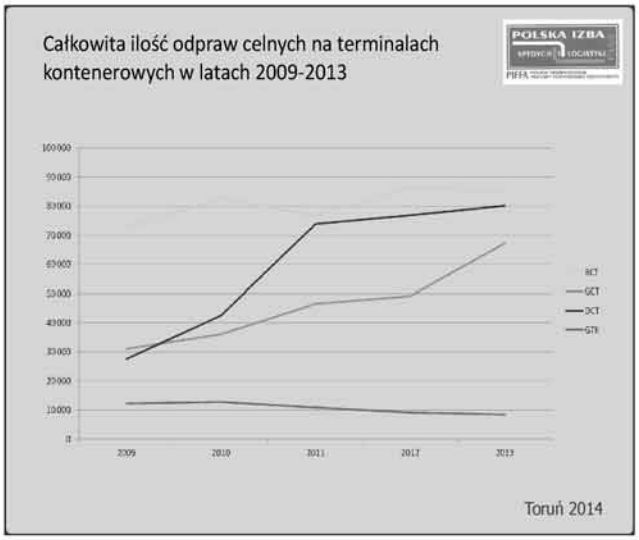


Dokonując wyboru drogi transportowej przedsiębiorca w oczywisty sposób kalkuluje proces od strony kosztowej .

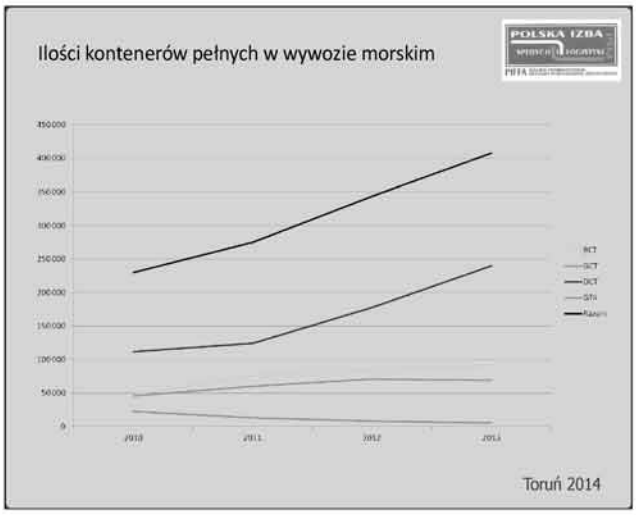


Ponieważ terminale usytuowane są na granicy unijnej stanowią przejście graniczne, niezbędna więc jest także dobra organizacja odpraw granicznych w tym celnych.

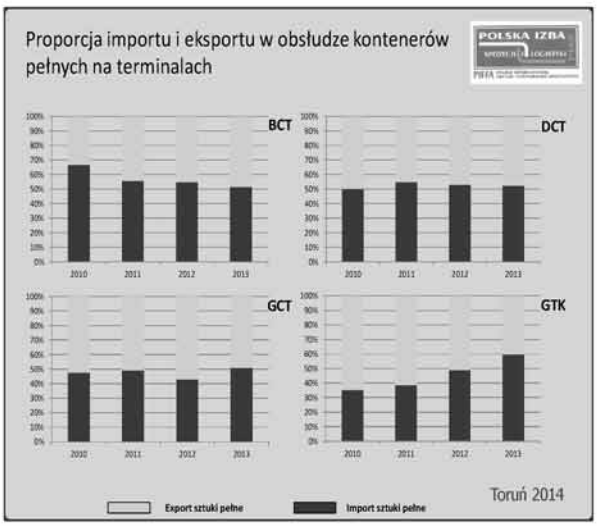
Wprowadzone zmiany w znacznym stopniu skróciły czas niezbędny na dokonanie odprawy celnej oraz zbliżyły nas do rozwiązań stosowanych przez Służby Celne innych państw Unii Europejskiej.

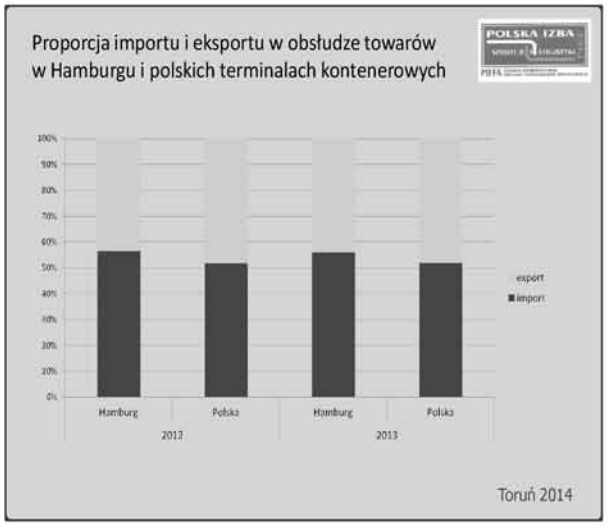


Pozwoliło to na sprawne obsłużenie stale rosnącej ilości towarów przekraczających polską część granicy unijnej w kontenerach



W tym rosnący obrót w relacji eksportowej. Wzrost eksportu jest dowodem otwierania się polskiej gospodarki na rynki zagraniczne.
W terminalach proporcja eksportu do importu jest następująca.





Proporcja eksportu do importu obsługiwanych w terminalach polskich jest podobna do tej samej proporcji w porcie Hamburg

Na zakończenie zestawienie mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń:

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI

Mocne strony:	Szanse:
- największy zespół terminali na Bałtyku, w tym głębokowodny - położenie tranzytowe - informatyzacja obsługi	- wzrost PKB Polski, zapotrzebowania na usługi transportowe - otwieranie się polskiej gospodarki - wzrost eksportu
Słabe strony: - kontrole sanitarne i jakościowe w portach - niestabilność rozwiązań prawnych	Zagrożenia: - dyrektywa siarkowa/wzrost kosztów dostaw - rozwój portów rosyjskich/protekcjonizm - niedokończone inwestycje w infrastrukturę transportową (kolejową i drogową)

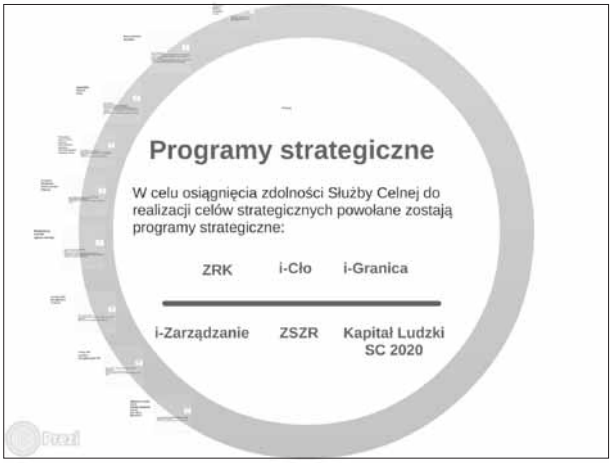
Toruń 2014

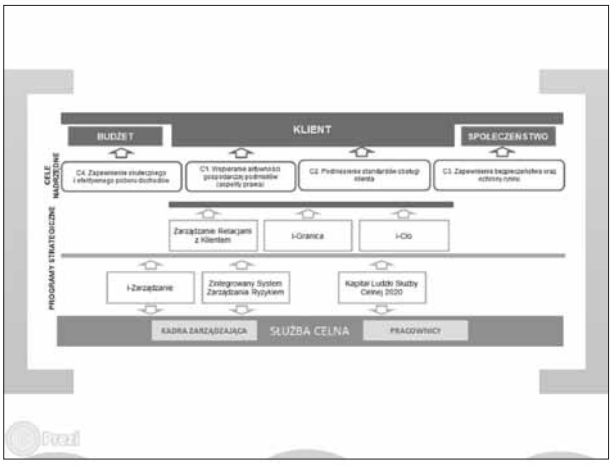
Jeszcze 5-6 lat temu nikt nie myślał o Gdańsku jako o porcie, który będzie przyjmował statki oceaniczne. Mając na uwadze rosnący rynek rosyjski, rozwój portów rosyjskich, protekcjonizm państwowy należy myśleć o Ust Łudze jako atrakcyjnej alternatywie , która może zostać drugim Gdańskiem na Bałtyku. Zawinięcie oceanicznego statku Maerska do Polski bez ładunków przeładunkowych nie byłoby wystarczająco ekonomiczne. Gdy okaże się, że dla ładunków, które dziś płyną dalej do Rosji, Finlandii powstaną inne bardziej ekonomiczne opcje, przez inne porty mogłoby to grozić Gdańskowi utratą przeładunków tranzytowych.

Zagrożeniem jest przyjęcie dyrektywy siarkowej co niewątpliwie przełoży się na wzrost kosztów dostawy towarów przez porty morza Północnego i Bałtyckiego. Może to wywołać odpływ części kontenerów do obsługi przez porty basenu morza Śródziemnego.

Róbmy swoje , apelując do władz centralnych by nie bagatelizowały zgłaszanych problemów. Są one ważne nie tylko dla środowisk związanych z portami morskimi, są ważne strategicznie dla całego państwa.

Realizacja strategii działania Służby Celnej na lata 2014-2020





Program ZRK

Stworzenie zasad zarządzania oraz narzędzi umożliwiających rejestrowanie wszystkich kontaktów i transakcji klientów oraz zarządzanie nimi.

ZRK przykładowe projekty

- „Contact Center" – rozwój Info SC w kierunku contact center tj. rozwój wirtualnych form kontaktów, rejestru kontaktów i analizy jakościowej kontaktów,
- „Konto klienta" – umożliwienie Służbie Celnej posiadania w jednym miejscu wszystkich informacji o kliencie (bez wybranych informacji do kontroli),
- „Czy wiesz o ułatwieniach celnych/akcyzowych?" – skoordynowana promocja obecnych i przyszłych ułatwień dla przedsiębiorców ujętych w koszyku usług,
- „Klient w centrum uwagi administracji" – kontynuacja projektu KP RM m.in. jednolite karty usług w całej SC w oparciu o jednolite BPM,
- „Akademia Cła i Akcyzy" usystematyzowanie i rozszerzenie dotychczas podejmowanych działań edukacyjnych dla przedsiębiorców.

i-Granica stan docelowy

- połączone scentralizowane systemy informatyczne służb kontrolnych,
- kolejka przeniesiona sprzed przejścia na poziom logiczny (e_booking),
- automatyzacja procesu przekraczanie granicy (kontrola w tle).

i-Granica przykładowe projekty

- realizowany projekt łączenia systemów Straży Granicznej i Służby Celnej,
- projekty e-Booking Truck,
- projekt e-Tax Free,
- granica.gov.pl – automatyczny pomiar czasu oczekiwania na granicy,
- projekt Zintegrowanej Koncepcji Funkcjonowania Granicy.

Program i-Cło

Podniesienie sprawności i wydajności obsługi klienta w urzędzie poprzez stworzenie elektronicznego, zintegrowanego systemu obsługi klienta w urzędzie.

i-Cło stan docelowy

- sprawna obsługa klientów z wykorzystaniem najnowszych form kontaktów elektronicznych (np. co-browsing),
- wykorzystanie wirtualnych form obsługi (np. krajowe CUDO, chat, v-asystent),
- dalsze usprawnienia organizacyjne (upraszczanie BPM na szczeblu centralnym (SZPADA), zmiany w organizacji pracy na szczeblu lokalnym (np. godziny pracy),
- zindywidualizowanie form obsługi kluczowych klientów (np. ORLEN).

i-Cło przykładowe projekty

- pakiet ELASTYCZNOŚĆ m.in.: e-załączniki zgłoszenia celnego, odprawa scentralizowana krajowa,
- Single Window (kontynuacja i wprowadzenie formy Platforma Komunikacyjna),
- klient kluczowy (duże firmy AEO, nietypowe np. przesył, nowe inwestycje zagr.),
- E-booking postępowanie np. akcyza samochód (IC Olsztyn),
- szybciej niż UKC,
- projekty IT.

Programy strategiczne

W celu osiągnięcia zdolności Służby Celnej do realizacji celów strategicznych powołane zostają programy strategiczne:

ZRK i-Cło i-Granica

i-Zarządzanie ZSZR Kapitał Ludzki SC 2020

TIR – upoważniony nadawca, stosowanie specjalnego stempla

- Stan: Wdrożone
- Miernik: wysoki, ok. 20% poziom odpraw TIR z wykorzystaniem upoważnionego nadawcy
- Spadek zainteresowania w związku z kryzysem Konwencji TIR w Rosji

Bezpośrednia dostawa

- Stan: Wdrożone
- Miernik: wydanych ok. 90 pozwoleń po 3 miesiącac
- Krótki okres stosowania (zmiana rozporządzenia w grudniu 2013)
- Słabsze niż oczekiwano zainteresowanie podmiotów
- Koncentracja zastosowania w IC WARSZAWA

Zapasowy Oddział Celny

- Stan: Wdrożone
- Miernik: stosowane we wszystkich IC
- Zgromadzone Raporty ze wszystkich IC
- Dodatkowe ułatwienie: rozszerzenie zastosowania na sytuacje wzrostu liczby zgłoszeń, a nie tylko sytuacje awaryjne
- Skoordynowanie z procedurami awaryjnymi systemów IT

Procedura uproszczona (zmiana właściwości), odprawa scentralizowana wewnątrz kraju

Stan: wdrożenie w czerwcu 2014
Podpisana zmiana Rozporządzenia – 16 kwietnia 2014
Zmiany powiązanych przepisów (odroczenie płatności, formularze)
Zmiana instrukcji ws. procedur uproszczonych

Centrum Urzędowe Dokonywania Odpraw

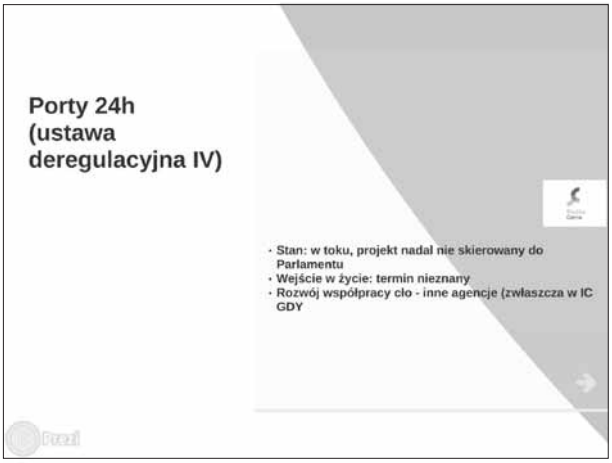
- Stan: fakultatywne wdrożenia w SZCZ, WAW,
- wkrótce RZE, PRZE, WRO, BIA.
- Stopniowa zmiana w stronę koncentracji usług Służby Celnej

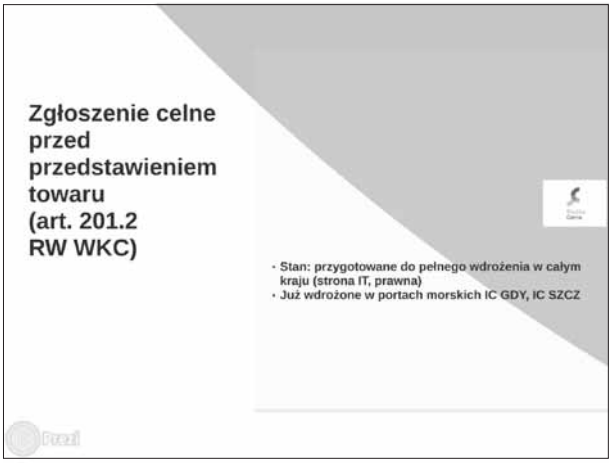
Deregulacja zawodu agenta celnego

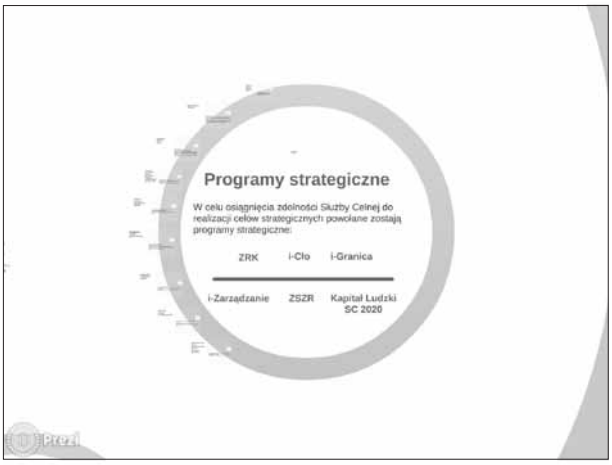
- Stan: końcowy etap legislacji
- Wejście w życie: 2014
- Wstrzymanie organizacji kolejnych egzaminów
- Agencje Celne nadal zainteresowane przede wszystkim agentami celnymi po egzaminach

e-załączniki do zgłoszeń celnych

- Stan: pilotaż w IC BP
- Pozytywny wynik pilotażu (zastosowane do ok. 2-3% zgłoszeń)
- Pełne wdrożenie: prawdopodobnie IIIQ 2014







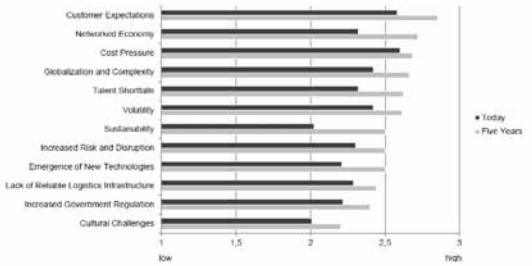
Tendencje rozwojowe branży TSL w Europie i w Polsce

Megatrendy

- Zmiany centrów aktywności gospodarczej
- Globalizacja i regionalizacja
- Urbanizacja i wzrost znaczenia miast
- Ruch ekologiczny i konsumpcjonizm
- Tradycyjne produkty i e-produkty
- Zmiana roli outsourcingu
- Zmiany demograficzne: wzrost udziału ludzi starszych w populacji

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

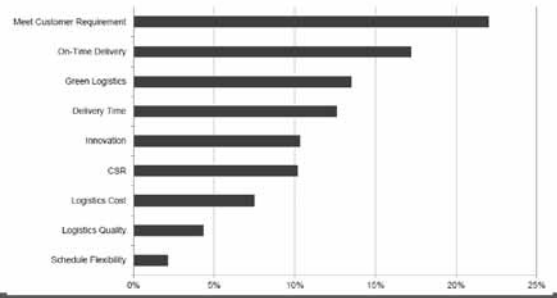
Gospodarka sieciowa i oczekiwania klientów to główne czynniki decydujące o kierunkach rozwoju logistyki za 5 lat



Źródło: 2013 Trends and Strategies in Logistics and Supply Chain Management

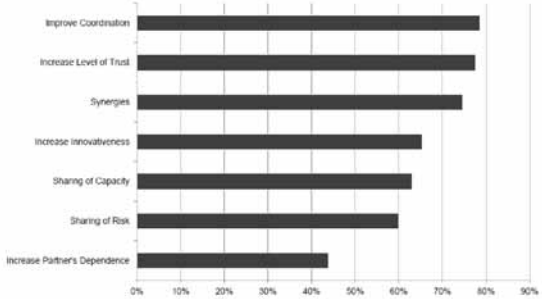
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Reagowanie na oczekiwania klientów, dostawa na czas i zielona logistyka to główne czynniki oddziałujące na logistykę



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

W gospodarce sieciowej najbardziej liczy się poprawa współpracy i wzrost zaufania



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

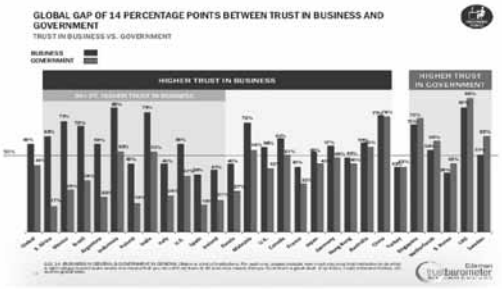
Wskaźnik zaufania w 2014 r. w Polsce obniżył się o 13 pp w stosunku do 2013 r.

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Cztery czynniki najsilniej oddziałują na poziom zaufania w biznesie

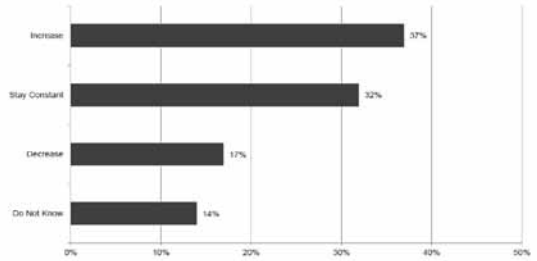
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Istnieje 14 punktowa luka między zaufaniem do biznesu i rządu; w Polsce – 26 punktowa.



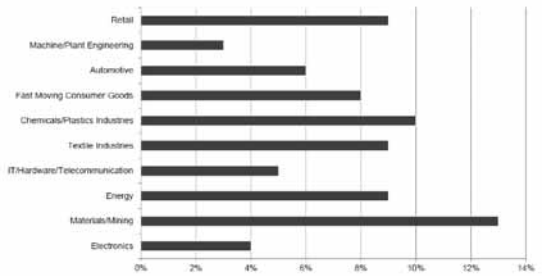
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Operatorzy TSL ciągle czują presję ceny i nacisk na redukcję kapitału obrotowego



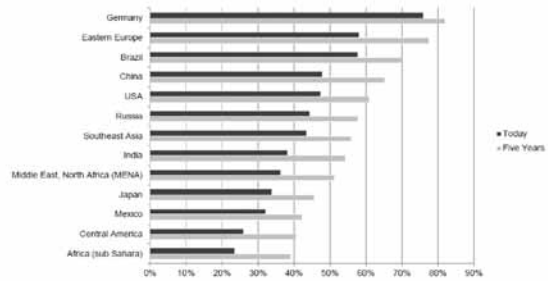
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Udział kosztów logistycznych w przychodach wybranych branż jest zróżnicowany



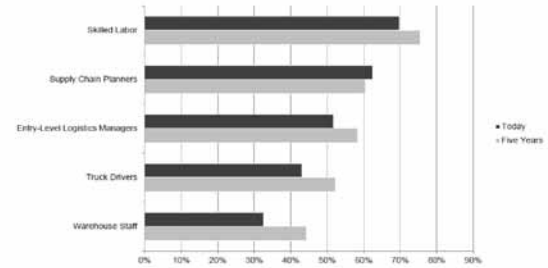
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

W przyszłych łańcuchach dostaw wzrośnie udział Europy Wschodniej i Afryki.



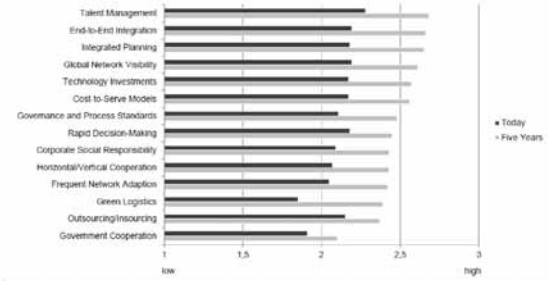
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

W przyszłości najbardziej będą poszukiwani pracownicy wykwalifikowani i planiści łańcucha dostaw. Wzrośnie zapotrzebowanie na pracowników fizycznych.



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Zarządzanie talentami oraz integracja łańcucha dostaw to kluczowe strategie w łańcuchach dostaw (w skali 1-5) – według oceny menedżerów TSL



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Ludzie-poszukiwanie talentów

10 ZAWODÓW NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH NIEDOBOREM TALENTÓW W 2013 ROKU*

POLSKA	EUROPA**	ŚWIAT
1. Wykwalifikowani pracownicy fizyczni	1. Wykwalifikowani pracownicy fizyczni	1. Wykwalifikowani pracownicy fizyczni
2. Inżynierowie	2. Inżynierowie	2. Inżynierowie
3. Technicy	3. Przedstawiciele handlowi	3. Przedstawiciele handlowi
4. Przedstawiciele handlowi	4. Członkowie zarządu/ Kadra najwyższego szczebla	4. Technicy
5. Kierowcy	5. Technicy	5. Pracownicy księgowości i finansów
6. Członkowie zarządu/ Kadra najwyższego szczebla	6. Kierowcy	6. Członkowie zarządu/ Kadra najwyższego szczebla
7. Szefowie kuchni/ kucharze	7. Pracownicy księgowości i finansów	7. Pracownicy działów IT
8. Pracownicy działów IT	8. Pracownicy sekretariatu, asystenci dyrekcji, asystenci ds. administracji	8. Kierowcy
9. Niewykwalifikowani pracownicy fizyczni	9. Niewykwalifikowani pracownicy fizyczni	9. Pracownicy sekretariatu, asystenci dyrekcji, asystenci ds. administracji
10. Projektanci	10. Pracownicy działów IT	10. Niewykwalifikowani pracownicy fizyczni

* Wg opinii respondentów, którzy zadeklarowali w badaniu trudności z pozyskiwaniem pracowników i odpowiedzieli na pytanie „Ze znalezieniem przedstawicieli jakich zawodów ma Pan(i) problem?"
** Ranking dla regionu EMEA (21 państw Europy +Izrael + Republika Południowej Afryki).

Źródło; * badanie globalne „Niedobór talentów", ManpowerGroup, 2014 (38 T respondentów)

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Ludzie-przyczyny niedoboru talentów

PRZYCZYNY NIEDOBORU TALENTÓW W 2013 ROKU*

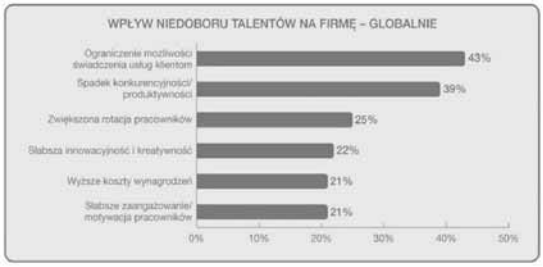
POLSKA	EUROPA**	ŚWIAT
1. Brak umiejętności technicznych- 67%	1. Brak umiejętności technicznych- 36%	1. Brak umiejętności technicznych- 34%
2. Brak dostępnych kandydatów/ Brak kandydatów- 20%	2. Brak dostępnych kandydatów/ Brak kandydatów- 33%	2. Brak dostępnych kandydatów/ Brak kandydatów- 32%
3. Brak doświadczenia- 9%	3. Brak doświadczenia- 29%	3. Brak doświadczenia- 24%
4. Brak umiejętności komunikacyjnych (kompetencji miękkich)- 7%	4. Brak umiejętności komunikacyjnych (kompetencji miękkich)- 15%	4. Brak umiejętności komunikacyjnych (kompetencji miękkich)- 19%
5. Zbyt wysokie oczekiwania finansowe- 6%	5. Zbyt wysokie oczekiwania finansowe- 10%	5. Nieodpowiednia lokalizacja- 4%
6. Nieodpowiednia lokalizacja- 2%	6. Nieodpowiednia lokalizacja- 4%	5. Zbyt wysokie oczekiwania finansowe- 11%

* Wg opinii respondentów, którzy zadeklarowali w badaniu trudności z pozyskiwaniem pracowników i odpowiedzieli na pytanie „Jakie Pan(i) zdaniem są przyczyny niedoboru talentów?"
** Ranking dla regionu EMEA (21 państw Europy +Izrael + Republika Południowej Afryki).

Źródło: 8 badanie globalne.., op.cit.

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

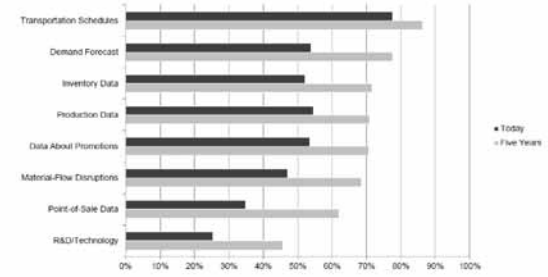
Wpływ niedoboru talentów na firmę



Źródło: 8 badanie globalne.., op.cit.

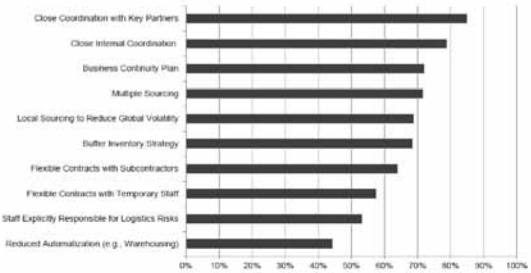
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Rodzaje informacji, którymi najczęściej dzielą się respondenci w łańcuchu dostaw. Prognozowanie popytu i plany transportu – te informacje staną się ważne w turbulentnej gospodarce.



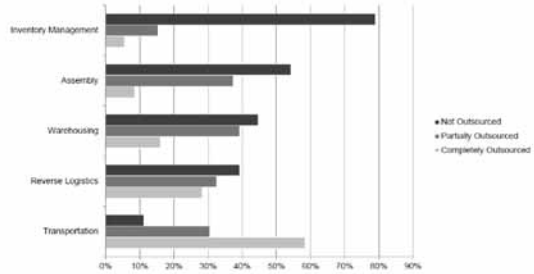
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Zmniejszeniu ryzyka sprzyja bliższa współpraca z głównymi partnerami



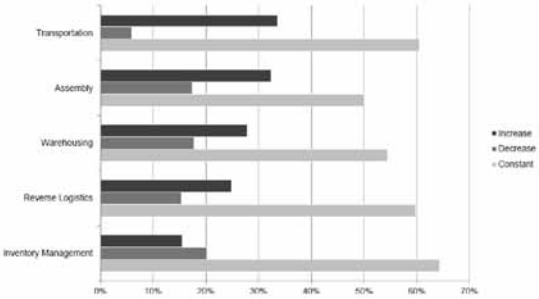
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Outsourcingowi podlegają obecnie najmniej skomplikowane obszary



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

W ciągu 5 lat zmniejszy się trend do outsourcingu zarządzania zapasami

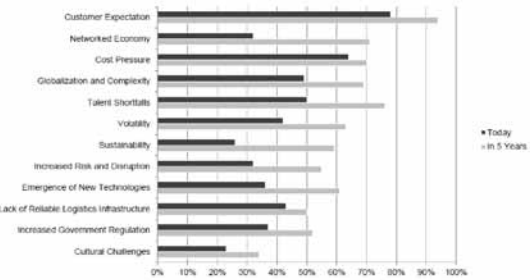


SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Respondenci (w %) planują różne strategie w zakresie zrównoważonego rozwoju. Kluczowe są zmniejszenie zużycia energii i zarządzanie cyklem życia towaru.

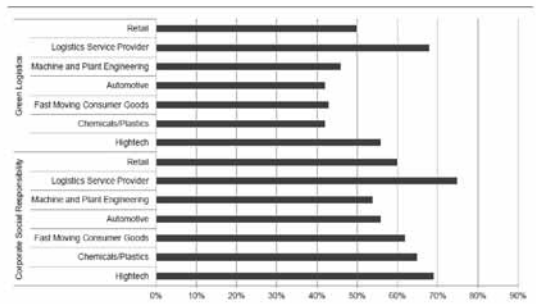
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Na dostawców usług TSL w ciągu 5 lat w dużo większym stopniu niż obecnie będzie oddziaływała gospodarka sieciowa , zrównoważony rozwój i niedobór talentów



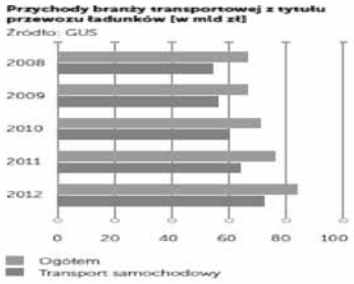
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Zielona logistyka i CSR to domena strategii operatorów TSL



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Od 2010 r. systematycznie rosną przychody w branży transportowej w Polsce



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

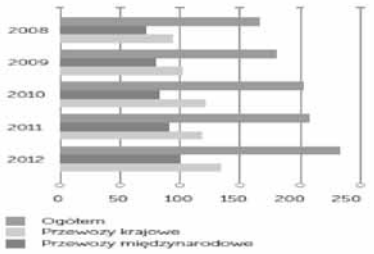
Modal-split w Polsce (wg pracy przewozowej w tkm) – udział transportu drogowego rośnie, kolejowego maleje

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kolejowy	21,9	21,5	20,3	18,6	15,4	15,8	16,9	15,0
Drogowy	52,5	54,8	59,7	62,4	67,7	69,6	68,9	71,6
Lotniczy	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rurociągowy	11,1	10,3	8,8	7,6	8,1	7,9	7,2	6,9
Śródlądowy	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3
Morski	13,9	12,8	10,7	10,9	8,4	6,4	6,7	6,2

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Systematycznie rośnie udział przewozów międzynarodowych w przewozach drogowych (w tkm)

Praca przewozowa transportu samochodowego [w mld tkm]
Źródło: GUS



Polska zajmuje 1 miejsce pod względem pracy przewozowej w całej Unii Europejskiej

Praca w przewozach międzynarodowych (łącznie z kabotażem i przewozami między krajami trzecimi) [w mld tkm]
Źródło: Eurostat

	2008	2009	2010	2011
Polska	98,0	101,3	120,1	117,9
Niemcy	77,0	62,0	60,6	58,8
Hiszpania	67,8	60,8	63,9	64,5

Saldo bilansu usług międzynarodowego transportu samochodowego w Polsce systematycznie rośnie

Bilans usług międzynarodowego transportu samochodowego [w mln euro]
Bilans usług transportowych w ujęciu kwartalnym w mln euro
Źródło: NBP

	2010				2011				2012			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Przychody	755,4	977,5	1065,5	1046,7	1059,9	1155,6	1226,8	1226,2	1368,5	1222,4	1324,6	1334,5
Rozchody	431,5	533,6	567,5	595,3	546,2	597,3	621,6	658,2	625,8	590,5	667,6	692,1
Saldo	323,9	443,9	498,0	451,4	473,7	558,3	604,8	568	542,8	631,9	657	644,4

Polska zajmuje 31 miejsce w globalnym rankingu logistycznym, najniżej została oceniona infrastruktura

	LPI		Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness	
Economy	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score
Portugal	29	3.50	29	3.22	31	3.32	28	3.39	24	3.56	23	3.63	24	3.87
Turkey	30	3.44	32	3.17	27	3.47	33	3.24	26	3.52	24	3.63	39	3.72
Poland	31	3.44	28	3.24	43	3.09	30	3.38	33	3.35	35	3.40	26	3.96
Czech Republic	32	3.38	33	3.16	35	3.22	29	3.38	29	3.45	30	3.47	41	3.67
Iceland	33	3.26	25	3.41	32	3.27	46	3.11	35	3.34	34	3.41	47	3.52

Źródło: Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. The World Bank 2014

USA awansowały do pierwszej 10 krajów o najwyższych wskaźnikach logistycznych (zmiany od 2010 r.)

	2014 LPI			2012 LPI			2010 LPI		
Economy	Rank	Score	% of highest performer	Rank	Score	% of highest performer	Rank	Score	% of highest performer
Germany	1	4.12	100.0	4	4.03	97.0	1	4.11	100.0
Netherlands	2	4.05	97.6	5	4.02	96.7	4	4.07	98.5
Belgium	3	4.04	97.5	7	3.98	95.3	9	3.94	94.5
United Kingdom	4	4.01	96.6	10	3.90	92.7	8	3.95	94.9
Singapore	5	4.00	96.2	1	4.13	100.0	2	4.09	99.2
Sweden	6	3.96	94.9	13	3.85	91.2	3	4.08	98.8
Norway	7	3.96	94.8	22	3.68	85.9	10	3.93	94.2
Luxembourg	8	3.95	94.4	15	3.82	90.3	5	3.98	95.7
United States	9	3.92	93.5	9	3.93	93.7	15	3.86	91.7
Japan	10	3.91	93.4	8	3.93	93.8	7	3.97	95.2

Source: Logistics Performance Index 2010, 2012, and 2014.

Port lotniczy Changi w Singapurze – holistyczna oferta dla pasażerów – spotykająca się z oczekiwaniami pasażerów

Customer needs	Services offered at the airport
Relaxation & calmness	**Themed gardens** – Five gardens with ponds and seating: butterfly, orchid, fern, cacti and sunflower gardens
Recreation & indulgence	**Facilities for recharging** – Rooftop swimming pool and Jacuzzi; showers, fitness and spa – Rest areas and snooze chairs
Entertainment & amusement	**Entertainment areas** – Playgrounds for children – Movie theatre, game consoles and music
Experience & sightseeing	**Recommended transit schedules** – Transit schedule tips based on time available – Free guided city tours if transit time >5 hours
Personalized service	**Luxury terminal "JetQuay"** – Personalized service during departure and arrival – Business and leisure facilities in the lounge

Ludzie-wnioski dla przyszłego łańcucha dostaw

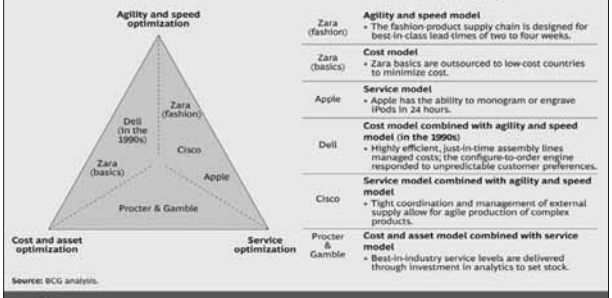
- Wzrost znaczenia kompetencji miękkich- większa szansa na stworzenie przejrzystego łańcucha dostaw, opartego na zaufaniu partnerów
- Nowe formy współpracy między ogniwami łańcucha dostaw – kooperencja
- Doświadczenie zdobywane na różnych stanowiskach umożliwia wczytanie zmienności do kultury organizacyjnej łańcucha i podmiotów – uczestników łańcucha
- Zwiększenie elastyczności działania w różnych warunkach przy zmiennym otoczeniu – elastyczny łańcuch dostaw (antykruchy)

Procesy – strategia zrównoważonego rozwoju zyskuje na znaczeniu

- Ponad 55 % firm włączyło koncepcję zrównoważonego rozwoju w swoją strategię logistyczną. Nadal brakuje mierników efektów wdrażania CSR
- Ponad 60 % respondentów planuje inwestycje w narzędzia do analizy „Big Data"
- Off-shoring vs on-shoring
- Ponad 70 % respondentów uwzględnia głębszą współpracę z dostawcami jako strategię zmniejszania negatywnego wpływu zmienności rynkowej.

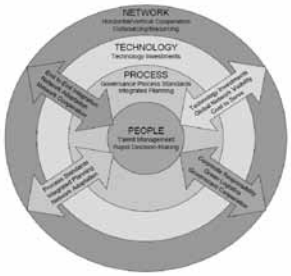
Strategia jako wybór między trzema wymiarami łańcucha dostaw

EXHIBIT 2 | Strategic Intent Is a Tradeoff Among Three Key Supply-Chain Performance Dimensions



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Model strategii logistycznej



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Procesy w przyszłym łańcuchu dostaw

- Wielowymiarowe
- Złożone
- Akceptujące różne modele biznesowe - łączące dotychczas sprzeczne działania
- Dopasowujące się do zmiennego otoczenia
- Oparte na ludziach

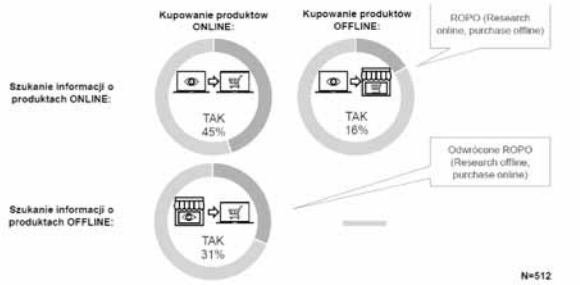
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Nowe technologie zmieniają środowisko biznesu

- Rozwiązania hybrydowe: IT& Cloud Computing
- Media społecznościowe i crowdsourcing –metody testowania nowych produktów
- Badania marketingowe on-line
- Kluby fanów, ulubione strony, blogi jako źródło informacji
- Dynamiczny wzrost sprzedaży smartfonów i tabletów – spadek dynamiki sprzedaży notebooków i laptopów
- Big Data dostępne w internecie
- Śledzenie produktu na poziomie opakowania – standard GS1

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Wykorzystanie urządzeń mobilnych do zakupów wzrasta w Polsce (dane za e-commerce-truck, grudzień 2013, IRCenter.com)



SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Coraz częściej konsumenci decydują się na odbiór w sklepie zamówionego produktu on-line

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Antykruchy łańcuch dostaw? (Według: N.N. Taleb, Antykruchość. O rzeczach, którym służą wstrząsy, Kurhaus, Warszawa 2013)

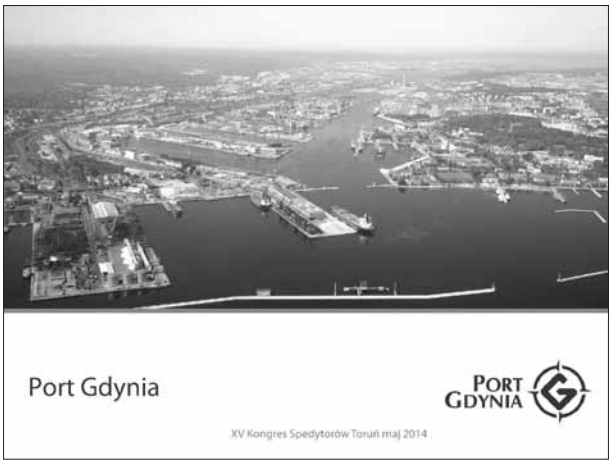
- Antykruchy czyli zyskujący na nieprzewidzianych zdarzeń, wczytujący je w swój rozwój
- Kilka zasad antykruchości wg Taleba:
  - trzeba stawiać czoła niepewnościom traktując je jako potencjalne źródło zysku
  - nie bać się popełniać błędów, najlepsze firmy szukają okazji
  - czas buduje antykruchość (zmniejsza kruchość)
  - tworzyć bardziej zróżnicowane portfele

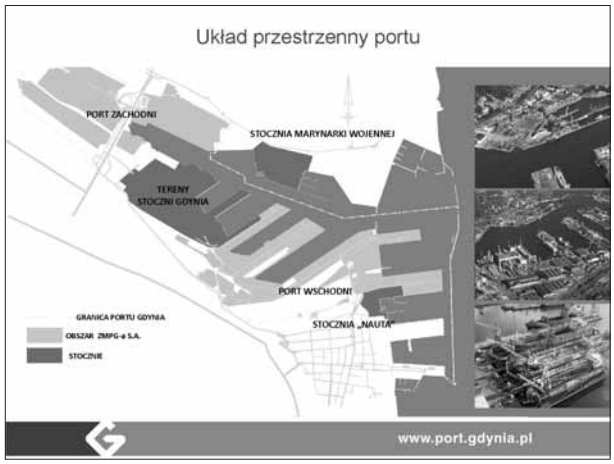
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Przyszły - elastyczny i zwinny łańcuch dostaw wymaga przede wszystkim zmiany mentalności przywódców

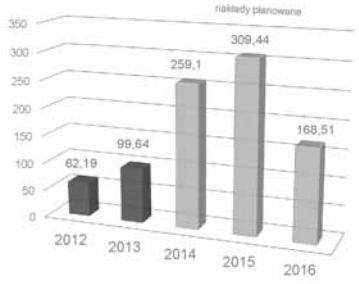
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE www.sgh.waw.pl

Centrum Logistyczne w porcie Gdynia





Wysokość nakładów inwestycyjnych
w latach 2012-2016 (mln zł)



wartości obejmują nakłady na infrastrukturę, suprastrukturę, zakupy inwestycyjne

www.port.gdynia.pl

www.port.gdynia.pl

Inwestycje ZMPG-a S.A.
planowane do dofinansowania z Funduszu Spójności
w perspektywie 2014-2020

	szacunkowe koszty całkowite przedsięwzięcia
Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia	**125** mln zł
Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia	(ZMPG) **260** mln zł (UM) **50** mln zł
Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III	**250** mln zł
Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia	**50** mln zł
Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną	**50** mln zł
Przebudowa lokalnych źródeł energii cieplnej z wykorzystaniem energii odnawialnej oraz budowa urządzeń wytwarzania energii „zielonej" (Etap I i II)	**20** mln zł
Przebudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	**26** mln zł

www.port.gdynia.pl

Inwestycje „zewnętrzne"
ważne dla funkcjonowania Portu Gdynia
planowane do dofinansowania z Funduszu Spójności
w perspektywie 2014-2020

	szacunkowe koszty całkowite przedsięwzięcia
Urząd Miasta Gdynia : „Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności sieci TEN-T"	**200** mln zł
PKP PLK S.A. :„Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni"	**650** mln zł

www.port.gdynia.pl

Obszar usług logistycznych

www.port.gdynia.pl

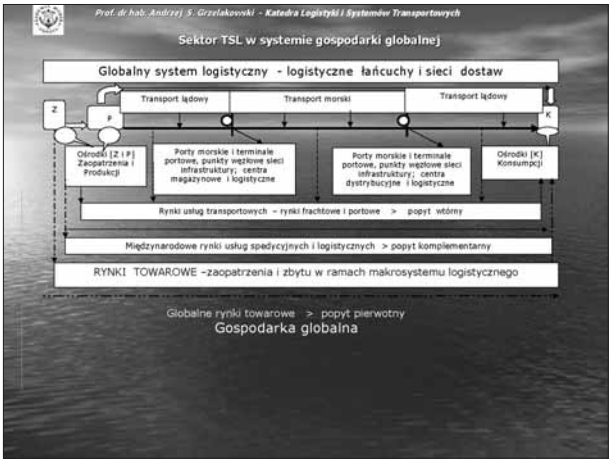
Nowy magazyn

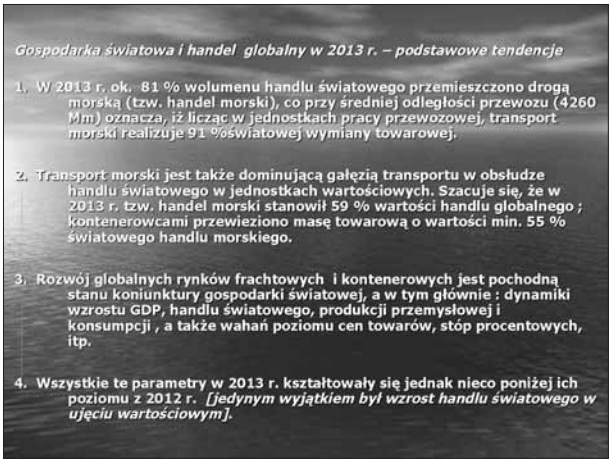
www.port.gdynia.pl

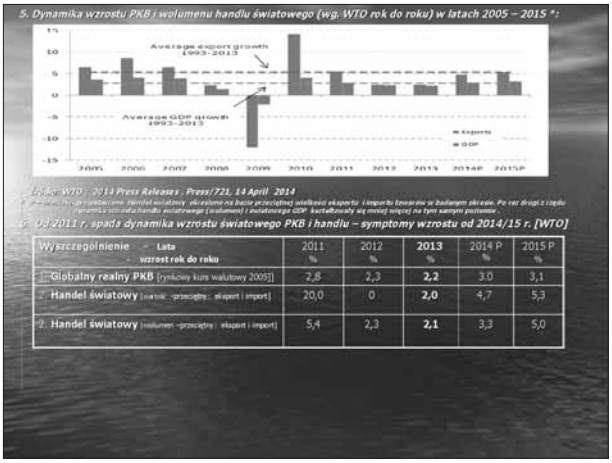
Nowa lokalizacja terminalu promowego oraz projektowanej obrotnicy

www.port.gdynia.pl

Rynek globalnej żeglugi kontenerowej, jego dynamika, podstawowe tendencje zmian w 2013/14 roku oraz ich skutki







Wyszczególnienie - Lata - wzrost rok do roku	2011 %	2012 %	2013 %	2014 P %	2015 P %
1. Globalny realny PKB [rynkowy kurs walutowy 2005)]	2,8	2,3	2,2	3,0	3,1
2. Handel światowy [wartość -przeciętny- eksport i import]	20,0	0	2,0	4,7	5,3
2. Handel światowy [wolumen -przeciętny- eksport i import]	5,4	2,3	2,1	3,3	5,0

9. W ujęciu wartościowym (WTO 2014) wzrost wyniósł zaledwie 2,0 %, osiągając 18,784 bln. US $.
W 2011 r. było to 18, 2 bil. US $ [wzrost o 20 % do 2010 r.; (produkcja światowa + 2,4 %)], a w *2012 r. - 18,3 bil. US $ (wzrost ≈ 0).*

10. Dynamika wzrostu handlu światowego towarami w ujęciu wartościowym to skutek zmian wolumenu obrotów (stan koniunktury gospodarczej) i dynamiki cen podstawowych produktów będących przedmiotem wymiany (w tym wahań kursowych). Dynamika zmian cen w handlu globalnym w latach 2011 – 2013 kształtowała się następująco (tab. 3) :

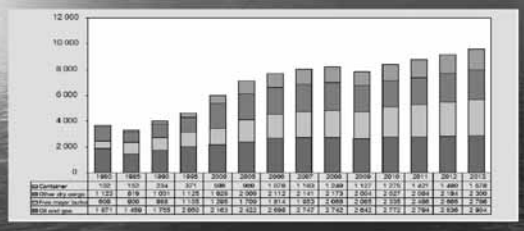
Wzrost cen towarów w handlu światowym (w % w latach 2010-2013 i w okresie 2000 - 2013)	2011	2012	2013	2000 - 2013	2005 - 2013
1. Wszystkie grupy towarowe	26	- 3	- 2	9	8
2. Ropa naftowa (w $/ baryłkę Brent)	104	105	104	63	82

Źródło: WTO: 2014 Press Releases , WTO Secretariat, April 2014.

11. Tendencje te znalazły swoje odzwierciedlenie w układzie globalnego rynku frachtowego a przede wszystkim jednego z jego najważniejszych segmentów, tj. morskiego rynku przewozów kontenerowych.

Globalny rynek frachtowy i rynek przewozu kontenerów

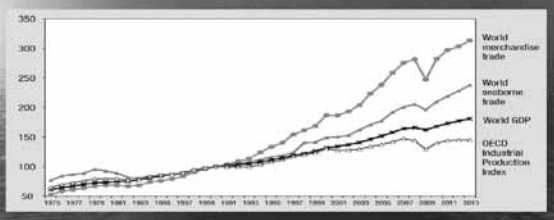
1. Wolumen przewozów towarowych droga morską (handel morski) osiągnął w 2013 r. 9, 9 mld. t. (ISL SSMR, January/February2014).
Przewozy te wzrosły w relacji do 2012 r. o 3,9 %, tj. prawie 2 x więcej niż wolumen handlu światowego
i 1, 8 x więcej niż PKB mierzone w skali globalnej (2,2 %).



Źródło: Review of maritime transport 2013. UNCTAD Secretaiat. New York – Geneva 2013, s. 8

Globalny rynek frachtowy i rynek przewozu kontenerów

1. Wolumen przewozów towarowych droga morską (handel morski) wzrastał długookresowo w tempie wyższym niż światowe PKB oraz produkcja przemysłowa (OECD IPI) lecz jego dynamika była niższa od tempa wzrostu światowej wymiany towarowej.
Jeśli przyjąć rok 1995 jako bazę wyjściową (100), wówczas relacje te kształtują się następująco:



Źródło: Review of maritime transport 2013. UNCTAD Secretaiat. New York – Geneva 2013, s. 5

2. Wielkość światowych przewozów towarowych droga morską, a w tym w kontenerach wzrasta.
Ich dynamika jednak sukcesywnie obniża się od 2010 r. - za wyjątkiem kontenerowych w 2013 r. (patrz tab. 4).

Lata	Przewozy towarowe droga morską w mld. ton	Dynamika przewozów w %	Przewozy ładunków w kontenerach w mld. t	Dynamika przewozów w kont. w %	Udział przew. kontenerowych w handlu mor.
2010	8, 77	9, 6	1, 280	11, 8	15, 0
2011	9, 17	4, 6	1, 393	8, 8	15, 6
2012	9, 56	4, 3	1, 445	3,7	15, 6
2013	9,93	3,9	1,525	5,5	15,4
2012 - 2013	-----	4, 1	-----	7,9	-----
2007 - 2013	-----	4, 0	-----	5,8	-----

Źródło: Clarcson Research Services Limited 2014 i Shipping Statistics and Market Review. No. 1-2, 2014, s. 36

3. Jeśli dotychczasowa dynamika wzrostu przewozów drogą morską się utrzyma, to szacunkowo w 2020 r. przewozy te wzrosną do poziomu min. 12,5 – 13,0 md. ton a w 2031 r. ich wielkość ulegnie co najmniej podwojeniu w relacji do poziomu z 2010 r.

4. Transport morski to dominująca gałąź transportu w obsłudze handlu światowego w ujęciu wartościowym. Szacuje się (bez handlu wewnętrznego UE), że w 2013 r. drogą morską przemieszczono ok. 70 % łącznej wartości towarów handlu globalnego.
Uwzględniając natomiast wymiane towarową krajów członkowskich UE, jako integralną część handlu światowego, ocenia się jego udział w jej obsłudze na poziomie 59 % [lotniczy – 12 %].

5. Transportem morskim przewieziono w 2013 r. towary o łącznej wartości ok. 11, 4 bil US $. [handel światowy = 18,8 bil. US $]. W 2020 r. powinno to być nie mniej niż 16, 9 bln. $. [TRIN Web Series, 2014 Overseas Chamber of Shipping, 2014]. Przeciętna wartość 1 t. ładunku przemieszczanego (eksportowanego) drogą morską wynosi obecnie około 1.160 $ i wykazuje w długim okresie znaczną dynamikę wzrostu; w 2011 r . było to już jednak 1.180 $/1 t [skutek wzrostu cen].
W 2013 r. 1 t. ładunku przemieszczanego drogą morską stanowiła ok. 84 % wartości 1 t. masy towarowej przewożonej w skali globalnej różnymi środkami transportu. Relacja jej wartości względem 1 t. przemieszczanej transportem lotniczym wynosi jednak obecnie jak 1: 53.

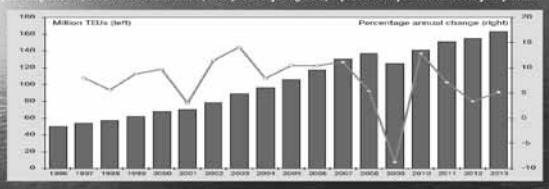
6. Znaczny wpływ na te zjawiska ma rosnący udział ładunków wysokowartościowych w handlu światowym (ich udział szacuje się w 2013 r. na ok. 72 %, tj. 13, 5 bil. $) i w konsekwencji morskim, co prowadzi do rozwoju przewozów kontenerowych droga morską.

7. W 2013 r. przewieziono w kontenerach 15, 4 % łącznego wolumenu masy towarowej globalnego handlu morskiego [w 2012r. 15, 6 %]. Stanowiło to ok. 65 % wolumenu tzw. pozostałych ładunków masowych suchych (tj. 2/3 z 2, 52 mld. t. ładunków zaliczanych wg. nomenklatury UNCTAD do grupy tzw. innych masowych i pozostałych suchych przewiezionych w 2013 r). [Review 2013, UNCTAD, s. 23 i SSaMR, No. 1-2, 2014, s. 36].
Oznacza to, że w skali globalnej tzw. wskaźnik konteneryzacji wynosił w 2013 r. ok. 60 %.

8. Wg. danych UNCTAD i ISL w 2013 r. ok. 55 % wartości światowego handlu morskiego, tj. 6, 27 md. $ przewożone było w kontenerach. [UNCTAD, 2013 Review of maritime transport, s. 19-21 oraz WTO i OECD]
W 2013 r. przemieszczono ich 161 mln TEU (155 mln TEU w 2012 i 151 mln TEU w 2011 r por. rys.).

Oznacza to, że : 1/ przeciętna wartość 1 tony ładunku przewożonego drogą morską w kontenerach wynosi obecnie przeciętnie ok. 4.100 US $/TEU i 2/ jest ona ponad 3, 5 x wyższa od przeciętnej wartości 1 t ładunku przemieszczanego drogą morską (w 2011 r. była ona 3,7 x wyższa – zmiana struktury asortymentowej przewozów) oraz 3/ ma ona swój udział w wysokości 1,4 $ w każdych 15 $ wytworzonej produkcji światowej. [Shipping and world trade 2013. International Chamber of Shipping 2014;

9. Wielkość (mln TEU) i dynamikę morskich przewozów kontenerowych w latach 1996-2013 prezentuje poniższy rysunek (UNCTAD, 2013 Review of maritime ..., s. 69). Szacuje się, że 1/5 przewożonych kontenerów jest pusta.



10. Transport morski, a w szczególności intermodalny – kontenerowy - zabezpiecza więc i tworzy zarówno w kategoriach techniczno-operacyjnych, jak i ekonomiczno-finansowych odpowiedni potencjał logistyczny, konieczny dla dalszego, niezakłóconego rozwoju handlu światowego i tym samym wzrostu gospodarki globalnej. Wynika to z tego, iż :

- przeciętnie koszty przewozu kontenerów droga morską stanowią obecnie zaledwie 3-4 % wartości przemieszczanego tą technologią ładunku,
- koszt przewozu 40" kontenera z ładunkiem na odległość 1 Mm kształtuje się przeciętnie na poziomie 0,11 US $, co stanowi zaledwie niewielki ułamek kosztów jego transportu drogą lądową.

11. W rezultacie tego (skutek rosnącej presji konkurencji w układzie rynków frachtowych) w skali globalnej od ponad 20 lat spada udziału kosztów obsługi transportowej światowego importu :

- na przestrzeni lat 2000 – 2013 handel światowy wzrastał przeciętnie o 11, 0% rocznie, podczas gdy wydatki załadowców mierzone wysokością opłaconych frachtów, rosły średnio tylko w granicach 50 % tej wielkości.
- wysokość wydatków poniesionych przez eksporterów/importerów z tytułu opłaconych frachtów za usługi przewozu towarów droga morską szacuje się obecnie na ok. 901, 4 mld. $, co stanowi ok. 4,8 % wartości światowego importu ogółem i 7,9 % wartości towarów handlu morskiego określanego na bazie importu.

III. Strona podażowa rynku morskich przewozów kontenerowych i jej dynamika

1. Wg. stanu na 04. 05. 2014 r. w segmencie liniowej żeglugi kontenerowej operowało 5.953 jednostek o pojemności 18,1 mln TEU (229.4 mln dwt) [Relacja: dwt/teu = 1 dwt/12,7teu (jak w 2013 r).
W tej liczbie funkcjonowało 4.972 jednostek pełnokomorowych o pojemności 17, 6 mln TEU.

- Wydajność operacyjna światowej floty kontenerowej w 2013 r. - 1 TEU pojemności „przemieściło" 8, 94 TEU (w 2012 r. – 9 ,4 TEU).
- Przeciętny wiek kontenerowca to 10, 8 lat [34 % tonażu < 4 lat].
- W styczniu 2014. r. nośność światowej floty handlowej wynosiła 1, 604 md. dwt, a udział floty kontenerowej kształtował się na poziomie 13, 52 % . Wzrosła ona w relacji do 01.2013 r o 5,5 % (w TEU) ; w 2012 r. wzrost ten mierzony na bazie jednostek pełnokomorowych wyniósł 6, 2 %.

2. W 2014 r (01) portfel zamówień na kontenerowce stanowił 19,8 % pojemności eksploatowanej floty.

- W 2013 r złomowano 188 kontenerowców o nośności 6,1 mln. dwt i pojemności 430 tys. TEU [to 10 X więcej niż przed 15. laty].
- W 2013 r pojemność floty kontenerowej wzrosła o 1, 33 mln TEU – wprowadzono do eksploatacji nowe jednostki .

3. Sukcesywnie wzrasta przeciętna wielkość kontenerowców. Wg. stanu na 01. 2014 r. wyniosła 3.350 TEU (1250 TEU w 1994 r). Przeciętna wielkość zamawianych jednostek w 2013 r. to 8.100 TEU.

- 01.2014 – w eksploatacji znajdowało się 196 kontenerowców o pojemności 10.000 TEU i większej ;
- 144 jednostki tego typu zamówiono w stoczniach.

III. Strona podażowa rynku morskich przewozów kontenerowych i jej dynamika

4. Sukcesywnie wzrasta liczba super kontenerowców [ULCVs], klasy Post-Panamax . Tworzą one nowy wymiar *economies of scale* w konkurencyjnym otoczeniu globalnych operatorów kontenerowych. Efekty skali pojawią się jednak tylko przy ich pełnym wykorzystaniu pojemności.

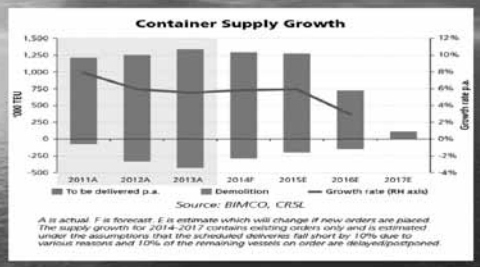
- W 2013 r. tylko 34 z 44 planowanych jednostek > 10.000 TEU weszły do eksploatacji (w tym pierwsza jednostka Maerska klasy Triple-E o pojemności 18.300 TEU). 20 z nich zatrudniono w relacji Azja – Europa Płn. Nowe zamówienia na jednostki powyżej 18.000 TEU złożyli UASC i China Shipping Container Lines .
- W 2014 r. powinno wejść do eksploatacji 60 jednostek tego typu, a w 2015 r. – 68.
- Pojemność ULCVs > 10.000 TEU wzrośnie w 2014 r. powyżej 31,4 %, a w 2015 o dalsze 30 %.
- Skutek: kaskadowy przyrost podaży - zdolność przewozowa przekroczy wielkość popytu efektywnego.

5. Skutki rynkowe uwidocznią się głównie w relacjach przewozowych Azja – Europa, gdzie gros tego typu jednostek zostanie zatrudnionych [możliwa dalsza destabilizacja relacji popyt – podaż].

- W 2013 r. nastąpił tam [westbound] jednak tylko wzrost masy towarowej w wysokości < 4 %. Nawet jeśli dostawy ULCVs opóźnia się w br. trudno będzie pozyskać odpowiedni wolumen masy towarowej (ilość TEU). Był on już nawet o 2% niższy w relacjach do Płn. Europy, gdy przeciętna pojemność zatrudnionego tonażu przekraczała 10.500 TEU. [Drewry Maritime Research 2014].

III. Strona podażowa rynku morskich przewozów kontenerowych i jej dynamika

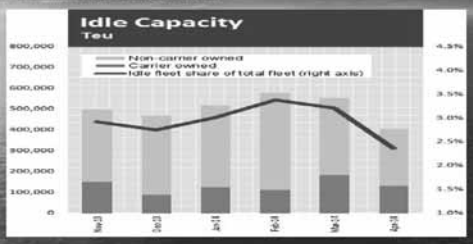
6. Wzrost pojemności przewozowej światowej floty kontenerowej w perspektywie do 2017 r. prezentuje rys.



III. Strona podażowa rynku morskich przewozów kontenerowych i jej dynamika

7. Tego typu relacje popytowo – podażowe wpływają i będą wpływać na poziom nadwyżki potencjału przewozowego floty kontenerowej (*overcapacity*), wskazując w tej grupie na wielkość nadwyżkowego tonażu

Kształtowanie się tego zjawiska na przestrzeni ostatniego półrocza z jednoczesnym wskazaniem problemu własności floty (struktura własności tonażu przewoźników kontenerowych), prezentuje poniższy wykres. [Drewry Container Insight. Weekly 04.05.2014]



III. Strona podażowa rynku morskich przewozów kontenerowych i jej dynamika

8. 20 największych globalnych operatorów kontenerowych [ich wielkość potencjału przewozowego i udziały rynkowe]

Lp.	Operator kontenerowy	TEU	Udział [%]
1	APM-Maersk	2.678.201	14, 8
2	Mediterranean Shg Co	2.431.235	13, 4
3	CMA CGM Group	1.520.395	8, 4
4	Evergreen Line	866.536	4, 8
5	Hapag-Lloyd	773.527	4, 3
6	COSCO Container L.	764.064	4, 2
7	APL	631.608	3, 5
8	CSCL	615.572	3, 4
9	Hanjin Shipping	598.924	3, 3
10	NOL	593.243	3, 3
11	Hamburg Süd Group	490.101	2, 7
12	NYK Line	478.896	2, 6
13	OOCL	474.430	2, 6
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	390.654	2, 2
15	Hyundai M.M.	374.858	2. 1
16	PIL (Pacific Int. Line)	363.447	2, 0
17	K Line	350.562	1, 9
18	Zim	326.420	1, 8
19	UASC	282.406	1, 6
20	CSAV Group	234.930	1, 3

			Σ 84, 2

Źródło: Alphaliner - TOP 100 Operated fleets as per 04 May 2014

III. Strona podażowa rynku morskich przewozów kontenerowych i jej dynamika

9. Występuje silna koncentracji tonażu w grupie największych przewoźników kontenerowych.

- 20 największych z nich skupiło w 2014 r aż 84,2 % pojemności światowego tonażu kontenerowego – analogicznie jak w 2013 r. (w 2012 było to 73,5 %, a w 2011 – 68,9 %).
- 10 pierwszych skoncentrowało 63, 4 % , 5 największych – 45, 7 %,
- 3 pierwszych [Maersk Line, CMA CGM i MSC tworzących Alians P 3] - 36, 6 % (- 0,3 % mniej niż w 2013 r).

10. Na globalnym rynku morskich przewozów kontenerowych dostępnych jest ponad 32 mln kontenerów (w TEU).

- Rośnie sukcesywnie efektywność ich wykorzystania mierzona liczbą cyklu użycia kontenera w skali roku. To rezultat wzrostu: 1/ ilości transshipmentów, 2/ tempa operacji przeładunkowych i odpraw celnych.

W 2013 r wskaźnik ten kształtował się średnio w skali globalnej na poziomie 20 (cykli).

- Analogicznie poprawia się wskaźnik określający relację łącznej liczby kontenerów z ogólną liczbą slotów (pojemnością w TEU) na statkach kontenerowych. W 2013 r. wskaźnik ten wynosił 1,78 a w 2012 r. 1,86/1 slot.
- Jego spadek odzwierciedla z jednej strony zjawisko większej dynamiki przyrostu pojemności floty kontenerowej niż parku kontenerowego (popytu na pojemność w kontenerach), a z drugiej może wskazywać na bardziej racjonalne wykorzystanie kontenerów w obrocie morskim (maleje zakres słów steamingu, lepsza organizacja serwisów i systemu obsługi kontenerów, skuteczne zarządzanie procesami w układzie łańcucha dostaw, itp.).

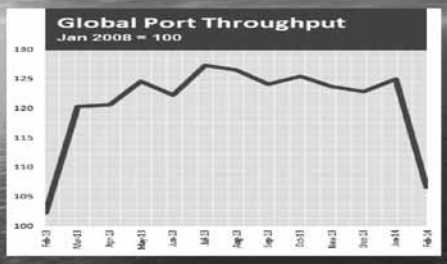
11. Analogiczne procesy występują w portach morskich świata. Zjawisko koncentracji obrotów nasiliło się szczególnie w portach Dalekiego Wschodu, głównie Chin. To w tym regionie świata dynamika wzrostu przeładunków w 2013 r. była największa. Największe port Europy Rotterdam znajdują się na 9 pozycji 20 Top Listy. Zjawisko to odzwierciedla poniższe zestawienie: [Global Port Development Report 2013. Shanghai International Shipping Institute. 2014]

Table 1 World's Top 20 Ports in 2013 (by cargo throughput)

Rankings 2013	Rankings 2012	Trend	Port	2013 (10,000 tons)	2012 (10,000 tons)	Growth (%)
1	1	⇒	Ningbo-Zhoushan	80978	74400	8.84
2	2	⇒	Shanghai	77600	73600	5.43
3	3	⇒	Singapore	55958	53801	4.01
4	4	⇒	Tianjin	50000	47700	4.82
5	6	⇑	Guangzhou	45512	43500	4.63
6	7	⇑	Suzhou	45430	42800	6.14
7	8	⇑	Qingdao	45000	41465	8.53
8	10	⇑	Tangshan	44620	36500	22.25
9	5	⇓	Rotterdam	44046	44153	-0.24
10	9	⇓	Dalian	40840	37400	9.20
11	12	⇑	Yingkou	33000	30107	9.61
12	17	⇑	Hedland	32600	24134	35.08
13	11	⇓	Busan	32456	31204	4.01
14	13	⇓	Rizhao	30917	28100	10.02
15	15	⇒	Qinhuangdao	27260	27100	0.59
16	16	⇒	Hong Kong	26982	26928	0.20
17	14	⇓	South Louisiana	25875	27890	-7.23
18	18	⇒	Kwangyang	23503	23734	-0.97
19	19	⇒	Shenzhen	23398	22800	2.62
20	20	⇒	Yantai	22802	20300	9.14

Source: Global Port Development Report (2013), SISI.

12. Na przestrzeni ostatniego roku dynamika wzrostu obrotów w portach morskich świata utrzymywała się na relatywnie wysokim poziomie, przekraczającym pułap z rekordowego przed kryzysem roku 2008. Na początku 2014 r. dynamika ta jednak uległa znacznemu obniżeniu. Tendencję tę w sposób poglądowy prezentuje poniższy wykres [Drewry Container Insight.Weekly 04.05.2014



13. Analogiczne procesy występowały w portowych terminalach kontenerowych na świecie, których jest ok. 1300.

14. Zjawisko koncentracji obrotów nasila się szczególnie w portowych terminalach kontenerowych Dalekiego Wschodu, głównie Chin. To w tym regionie świata dynamika wzrostu przeładunków w 2013 r. była największa. Porty Chin przeładowały w 2013 r. prawie 1/3 kontenerów (30,4 %) przewożonych drogą morską; ich udział w przeładunkach kontenerów ogółem na świecie w 2012 r. wynosił 28,7 %. Największe porty kontenerowe Europy znajdują się na 11 oraz 15 i 16 pozycji Listy Top 20. (tab. 3)

Źródło: [Global Port Development Report 2013. Shanghai International Shipping Institute. 2014]

Table 3 World's Top 20 Container Ports in 2013 (by container throughput)

Rankings 2013	Rankings 2012	Trend	Port	2013 (10,000 TEUs)	2012 (10,000 TEUs)	Growth (%)
1	1	⇒	Shanghai	3653	3573	2.24
2	2	⇒	Singapore	3258	3168	2.84
3	4	⇑	Shenzhen	2328	2294	1.47
4	3	⇓	Hong Kong	2320	2417	-3.99
5	5	⇒	Busan	1768	1708	3.69
6	6	⇒	Ningbo-Zhoushan	1735	1617	7.27
7	8	⇑	Qingdao	1592	1510	5.04
8	7	⇓	Guangzhou	1521	1455	5.24
9	9	⇒	Dubai*	1501	1378	8.86
10	10	⇒	Tianjin	1300	1230	5.66
11	11	⇒	Rotterdam	1167	1187	-2.06
12	12	⇒	Klang	1025	1000	2.24
13	17	⇑	Dalian	1002	806	24.19
14	13	⇓	Kaohsiung	984	978	1.00
15	14	⇓	Hamburg *	924	894	3.03
16	18	⇑	Antwerp	898	864	4.06
17	19	⇑	Xiamen	803	721	11.70
18	16	⇓	Los Angeles	790	816	-3.47
19	18	⇓	Laem Chabang	747	749	-0.32
20	22	⇑	Long Beach	673	603	11.33

Source: Global Port Development Report (2013), SISI.

15. Od trzech lat dynamika wzrostu obrotów kontenerowych w portach świata sukcesywnie maleje. W efekcie przy nieznacznych różnicach w wielkości obrotów kontenerowych między portami określonego regionu nasila się między nimi konkurencja we wszystkich obszarach.

16. Jeśli ta dynamika się utrzyma w kolejnych latach, to w 2017 r. porty kontenerowe świata mogą nie osiągnąć planowanych wielkości przeładunków na poziomie 731 mln TEU. [Report by Global Industry Analysts Inc. 2013] ,

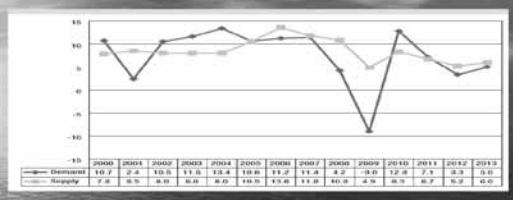
15. Efektem narastającej konkurencji w tym segmencie globalnego łańcucha dostaw jest postępująca koncentracja obrotów kontenerowych w portach.

- W 2013 r. 5 największych portów kontenerowych (129,45 mln TEU) przeładowało 20,2% łącznych obrotów,
- Pierwszych 10 (204,13 mln TEU) już 31,8 %,
- 20 portów o największych obrotach kontenerowych (286,3 mln TEU) przeładowało 44,7 %.
- Udział polskich portów morskich w przeładunkach kontenerów na świecie wniósł w 2013 r 0,31 %.

17. Analiza wielkości światowych morskich przewozów kontenerowych oraz ich przeładunków w portach morskich (model *hub and spoke*) pozwala określić tzw. *przeciętny wskaźnik rotacji 1 kontenera (TEU) w obrotach morskich*, tj. liczbę cykli przeładunkowych w terminalach kontenerowych w jego łańcuchu transportowym. W 2013 r. wynosił on 3,98 i wzrósł w stosunku do 2012 r. [3, 79] . Odzwierciedla on wzrastającą pracochłonność przewozów kontenerowych drogą morską, która jest następstwem rosnącej koncentracji obrotów oraz zmiany modelu obsługi głównych hubów kontenerowych przez globalnych przewoźników (wzrost połączeń feederowych), a także zapleczy przez terminale kontenerowe, działające jako globalne platformy logistyczne (dekoniunktura).

III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

1. Rynek morskich przewozów kontenerowych – mimo widocznych symptomów wzrostu popytu i stawek w 2013 r. znajduje się nadal w stadium kryzysu. To skutek niskiej dynamiki wzrostu popytu i znacznej nadwyżki tonażu. Zjawisko to obrazuje poniższy wykres;



Źródło: UNCTAD Review of maritime transport 2013

III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

2. Mechanizm ustalania stawek frachtowych w żegludze kontenerowej w 2013 r. zachował cechy typowe dla rynku z 2012 r . tj:

miał charakter dualny ; faktycznie koegzystowały dwa typy rynków, o różnych skutkach dla przewoźników :

- oparty na średnio- i długookresowych kontraktach zawartych z załadowcami w końcu 2012 r. i na początku 2013 r. cechujący się niskim poziomem stawek frachtowych – poniżej poziomu kosztów operacyjnych przewoźników (below the *carrier's coast breakeven)*,
- oparty na stawkach spot, wyższych od stawek kontraktowych; były one wyższe od kosztów operacyjnych przewoźników (higher than the *carrier's coast breakeven).*

3. Poziom stawek frachtowych zależał zatem w 2013 r. od strategii rynkowej operatorów, ich potencjału przewozowego, partycypacji w obu rodzajach rynków i posiadanych przewag konkurencyjnych.

Załadowcy i spedytorzy w 2013 r. wykazywali silną tendencję w kierunku zawierania kontraktów opartych na bazie indeksów frachtowych.

4. Dominowała tendencja akceptacji ustalonego poziomu stawek frachtowych i gotowość płacenia tzw. kompensacyjnych stawek (dodatków względem stawki bazowej wynikającej z zastosowania GRIs), aby zabezpieczyć sobie konieczną w ramach cyklu handlowego zdolność przewozową,

5. Ich strategia logistyczna wyrażała się nie w dążeniu do osiągania krótkookresowych korzyści kosztowych, lecz budowy odpowiedniego poziomu stabilizacji łańcucha dostaw (orientacja długookresowa).

III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

6. W celu zapobieżenia spadkowi stawek frachtowych (spot) przewoźnicy już od I pol. 2012 r. posługują się często dość sprawnym, dopuszczalnym w sensie prawnym (organy antytrustowe) narzędziem rynkowym odzwierciedlającym ich siłę w tym zakresie, jakim jest (GRIs - general rate increases), podejmując za jego pomocą próbę wprowadzenia na określonych relacjach tzw. wspólnej „dyscypliny cenowej" – zwyżki stawek.

7. W I pol. 2013 r. przewoźnicy kontenerowi wielokrotnie podejmowali działania w ramach mechanizmu GRIs by podwyższyć stawki w określonych relacjach przewozowych. I tak np. w wyniku wprowadzenia przez przewoźników 01.07. 2013 r. podwyżek GRIs. stawki frachtowe spot w relacji Azja – Europa wzrosły o 165 % już od 04.07.2013 r.

- Stanowiąca swoisty benchmark trasa Shanghai–Rotterdam odnotowała w ciągu tygodnia skok stawek z $990 na 2,622 / FEU.
- W serwisach z Azji na Zachodnie Wybrzeże USA stawki wzrosły o $269 osiągajac poziom $2,114/ FEU.
- Z Azji na Wschodnie Wybrzeże USA wzrosły one o $377 do $3,361/ FEU (*Lloyd's List Containerisation International, 2013).*

8. GRIs są jednakże tylko krótkookresowym rozwiązaniem wspierającym malejąca płynność finansową armatorów – nie zapewniaja równowagi rynkowej.

9. Uzyskanie długookresowej rynkowej stabilności wymaga jednakże działań bezpośrednio dotyczących budowy zdrowych fundamentów rynku, tj. dostosowania pojemności tonażu do popytu na usługi.

III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

10. GRIs sa jednak stosowane coraz częściej, co budzi lo i budzi niepokój załadowców i Komisji Europejskiej . Na wniosek załadowców oskarżających przewoźników o łamanie zasad konkurencji w sferze cenowej, KE wszczęła formalą procedurę w tej sprawie, sprawdzając, whether "several major container shipping lines" broke antitrust regulations in the announcement of general rate increases. Badaniami objęto 14 operatorów mających siedzibę w krajach UE, sprawdzając ich zachowania cenowe w okresie ponad 2 lat> Dotyczyło to m. inn. Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, NOL, Hanjin, Evergreen i Cosco.

11. Narzędzie to wykorzystuje się również w 2014 r i to coraz powszechniej. Oto przykłady:

16 May 2014
General Rate Increase : Far East Eastbound - North Europe and Mediterranean to Asia.
Hapag-Lloyd will increase rates effective June 16, 2014.
We would like to inform you that effective June 16, 2014 Hapag-Lloyd will increase rates for all cargoes and all container types on the Far East trade by: USD 150/20' and USD 250/40' Container eastbound

May 9, 2014
General Rate Increase : Far East Westbound East Asia to North Europe and Mediterranean
Dear Customer,
We would like to inform you that effective June 9, 2014 Hapag-Lloyd will increase rates for all cargoes and all container types on the Far East trade by: USD 750 per TEU westbound

Applicable for all shipments from East Asia (excluding Japan) to all North Europe and Mediterranean destinations

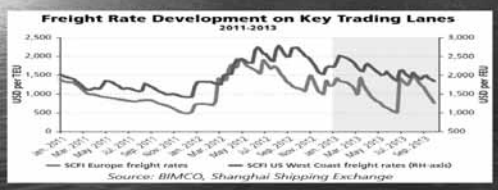
III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

12. GRIs sa niechętnie odbierane przez załadowców, którzy w warunkach niskiego poziomu stawek frachtowych wolą polegać na rynku spot i unikają zawierania kontraktów na okres 12 m-cy w warunkach płynnego rynku frachtowego. .

13. Z kolei NVOCC's i 3PLs są zadowoleni z tego faktu, że załadowcy są mniej zainteresowani bezpośrednią współpracą z przewoźnikami .

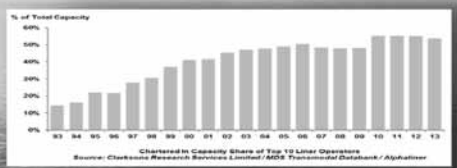
14. Dzięki mechanizmowi GRIs, przy relatywnie słabym popycie gros największych operatorów żeglugowych zapewniło sobie w roku finansowym 2013 znaczne przychody z działalności operacyjnej i zyski.

15. Wahania stawek frachtowych w segmencie żeglugi kontenerowej w latach 2011 – (08) 2013 r. prezentuje poniższy wykres:



III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

16. Stan koniunktury w segmencie morskiego globalnego rynku przewozów kontenerowych odzwierciedlają również indeksy frachtowe. Są one pochodną stanu rynku oraz wielkości tonażu czarterowanego przez przewoźników. Strukturę własności tonażu kontenerowego w latach 1993 – 2013 odzwierciedla poniższe zestawienie ;

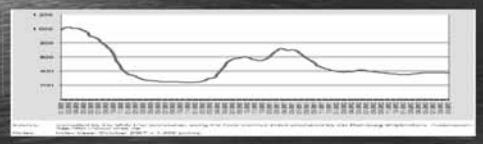


17. Udział pojemności tonażu czarterowanego, będącego w dyspozycji 10 największych liniowych kontenerowych firm żeglugowych wzrósł z ok. 15 w 1993 r. do ok. 50% w 2014 r.
Nowe dostawy tonażu mogą jednak spowodować pewien spadek w segmencie rynku czarterów – przewoźnicy żeglugowi spróbują odciąć się od armatorów i ich strategii w zakresie kształtowania pojemności.

Niezależnie od tego, wraz z poprawą globalnej koniunktury, kontenerowy rynek czarterowy będzie wzrastał w proporcji do wzrostu handlu światowego.

III. Globalny morski rynek kontenerowy i jego dynamika – indeksy czarterowe i frachtowe ; mechanizm GRI

18 Tendencję w zakresie kształtowania się stawek czarterowych w żegludze kontenerowej w latach 2011 – 2013 (11) prezentują poniższe wykresy: 1. Harper Petersen & Co. i 2. New ConTex Index 2008-2013 , Review..., s. 53



IV. Globalni operatorzy kontenerowi i ich strategie rynkowe {nowe alianse i formy współpracy}

1. Rok 2012 cechował się silną walką o udziały rynkowe poszczególnych przewoźników, przy narastającym powoli zaufaniu (skutek względnie solidarnego wprowadzenia strategii redukcji tonażu).

2. U podstaw tej nowej orientacji legła potrzeba pozyskania nadwyżki finansowej celem zrekompensowania strat z lat poprzednich i utrzymania płynności finansowej w dłuższym okresie. Znacznej części przewoźników udało się tę strategię zrealizować. Dużą dynamikę rozwoju zachował również sektor portowy, odnotowując znaczne efekty finansowe [APMT, DP World, ICTSI, Eurogate i inni].

3. Przewoźnicy nie wykazywali jednak zdecydowanej determinacji w zakresie redukcji nadmiernego potencjału przewozowego i w obliczu 56 % spadku stawek frachtowych na rynku spot w relacji Azja – Europa Płn. w okresie kwiecień – czerwiec oraz 19 % obniżki stawek spot w relacji Azja – USWC w tym samym okresie, musieli w warunkach nadal wzrastającej pojemności tonażu kontenerowego podejmować decyzje w zakresie konsolidacji.

4. Nowy etap konsolidacji prowadzi do powstania mega - aliansów, stwarzających szansę rozwiązania problemów, których nie mogą samodzielnie rozstrzygnąć globalni mega-operatorzy.

5. I tak w połowie 2013 r. trzech największych światowych operatorów [Maersk Line, MSC i CMA CGM] postanowiło utworzyć Alians P3 działający na głównych trzech szlakach żeglugowych. Sieć P3 posiadać będzie wspólne centrum logistyczne Armatorzy ci zachowają jednak pełną niezależność w zakresie sprzedaży, marketingu i obsługi klientów.
Uzyskali zgodę FKM. KE już od 1995 r. zwalnia na okresy 5-letnie armatorów liniowych spod rygoru art. 101 TFUE). Rozporządzenie obecnie obowiązujące wygaśnie w 2015 r. Władze ChRL zgodę taka zapewne wydadzą.

6. Alians G6 (Hapag-Lloyd, OOCL, NYK, APL, Hyundai Merchant Marine, MOL) zapowiadając konkurencję z P3 podjęli decyzję o rozszerzeniu działalności operacyjnej na wszystkich szlakach kontenerowych w relacji wschód – zachód.

IV. Globalni operatorzy kontenerowi i ich strategie rynkowe {nowe alianse i formy współpracy}

7. Yang Ming (YM), United Arab Shipping Company (UASC) and China Shipping Container Liner (CSCL) powiadomili o połączeniu swoich serwisów w relacji Azja – Zachodnie Wybrzeże Ameryk Płn.

8. Jedynie Zim Line i Cosco pozostają nie stowarzyszeni. Zim poinformował jednakże o podjęciu 'holding discussions' z G6 w celu poszerzenia swego obecnego wspólnego z G6 serwisu Azia-US (wschodnie wybrzeże) do zachodniego wybrzeża USA.

9. UASC and CSCL podjęli współpracę w ramach „vessel-sharing alliance „ i zamierzają połączyć si albo z G6 lub CKYH.

10. Tracący płynność Hanjin zaproponował Evergreen (znaczna strata operacyjna) przystąpienie do CKYH Alliance w celu dokonania racjonalizacji ich serwisów w relacji Asia-US East Coast. Powstaje nowy alians CKYHE.

11. Niemiecki armator Hapag-Lloyd przejmuje CSAV (umowę zawarto 17.04.2014 r.). W efekcie tej fuzji powstanie czwarty największy na świecie oceaniczny przewoźnik kontenerowy.

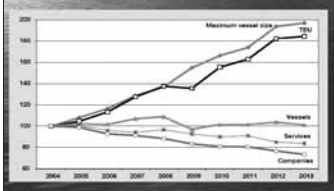
12. Kolejny niemiecki armator kontenerowy Hamburg Sud przejął od MSC linię żeglugową Ipanema łączącą porty Azji Płd. Wschodniej , Afryki wschodniej i Ameryki Płd. (ECSA).

13. Procesy konsolidacji (w tym fuzje i przejęcia) będą kontynuowane w żegludze kontenerowej, która w ten sposób usiłuje rozwiązać swoje problemy finansowe, dostosowując stronę kosztów operacyjnych do niższego niż się spodziewano poziomu przychodów.

V. Uwagi końcowe i wnioski

1. Gospodarka światowa oraz globalny rynek frachtowy i kontenerowy nie znajdowały się w 2013 r. na ścieżce wzrostu. Wg prognoz WTO i OECD rok 2014 powinien przynieść nieznaczne ożywienie, ale o nietrwałym charakterze.

2. Nasiliły się procesy koncentracji w segmencie przewozów kontenerowych oraz obrotach portowych na świecie. Pogłębia je tendencja do zatrudniania coraz wiekszych staków. Tylko 18 % krajów w skali globalnej było obsługiwane bezpośrednio przez oceanicznych operatorów kontenerowych. Liner Shipping Connectivity Index (UNCTAD), który obrazuje przeciętną liczbę połączeń liniowych przypadających na 1 kraj obniża się . Na przestrzeni ostatnich 10 lat spadł o 27 %., tj. z poziomu 22 w 2004 r. do 16 w 2013. Obrazują to poniższe wykresy:



V. Uwagi końcowe i wnioski

3. Żegluga liniowa – w tym kontenerowa - w coraz większym stopniu traci na niezawodności. Operatorzy często ignorują przyjęte logistyczne standardy obsługi, orientując się w swych działaniach przede wszystkim na obniżkę kosztów. Sytuacja w tym zakresie ulega pogorszeniu na co wskazuje Drewry's *Carrier Performance Insight* Report.
Zjawisko to prezentuje poniższy wykres:

V. Uwagi końcowe i wnioski

4. Załadowcy w warunkach narastającego braku zaufania do przewoźników/operatorów kontenerowych rozszerzają współprace ze spedytorami – szczególnie w segmencie spedycji morskiej i lotniczej, powierzając im coraz więcej operacji ze sfery logistyki międzynarodowej. Zakres tej współpracy staje się też szerszy, bardziej kompleksowy.

5. Logistyka nie należy do zakresu kluczowych kompetencji sektora przemysłu i dystrybucji – załadowców i outsourcing tych czynności na rzecz spedytorów oraz operatorów typu 3PL i 4PL (logistyka kontraktowa) stwarza pole do maksymalizacji wartości dodanej w układzie globalnego łańcucha dostaw.

6. Z drugiej strony rosnące ułatwienia w zakresie obrotu towarowego – odpraw celnych i granicznych, itp.. (*Single Window)* nasila konkurencje w układzie załadowcy – przewoźnicy morscy – spedytorzy – operatorzy terminali kontenerowych, stawiając coraz bardziej mniejszych spedytorów w roli operatorów niszowych.

7. Globalne zjawiska dokonujące się w obszarze rynku morskich przewozów kontenerów z coraz większa siłą oddziałują na polski segment tego rynku i rynku sektora TSL, chociaż obroty kontenerowe polskich portów stanowią zaledwie 0, 3 % globalnych obrotów portowych i ich wzrost w coraz mniejszym stopniu uzależniony jest od dynamiki wzrostu PKB (mnożnik ten uległ obniżeniu z poziomu 3,4 w latach 2004-2007 do 1, 5 w 2013 r.)

Prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski - Katedra Transportu i Logistyki
E-mail: grand@am. gdynia.pl

Dziękuję za uwagę

Problems of the transport to Customs Union Russia – Belarus – Kazakhstan

Problems of the transport to Customs Union Russia – Belarus – Kazakhstan

Torun 2014
Mark Bromley
BIFA – CLECAT – FIATA

Allways International

ALLWAYS
EASTERN EUROPE

BIFA
BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION

CLECAT

FIATA

EURASION CUSTOMS UNION

- RUSSIA
- KAZAKHSTAN
- BELARUS

Expressing Interest

- Armenia
- Georgia
- Kyrgyzstan
- Moldavia
- Tajikistan

Russian Federal Customs Service (FCS RF)

- 4th July 2013 FCS RF announce that they will impose restrictions on TIR Guarantee from 14th August 2013
- 8th August 2013 FCS RF announce postponement of restrictions until 14th September
- 13th September 2013 FCS RF announce that TIR restrictions will only apply to Siberia and Far Eastern regions of Russia
- 24th September 2013 FCS RF announce extension of TIR restrictions to Urals customs region
- 4th October 2013 FCS RF announce extension to include the Volga region
- 14th October 2013 The highest Judicial Court in Russia, The Supreme Arbitration Court, declares the decision by FCS RF to restrict the TIR guarantee as illegal.
- 30th October 2013 FCS RF announces extension of TIR restriction to include amongst other areas the Airport customs houses in Moscow.
- 13th November 2013 FCS RF announces further extension to include the Central Customs region

- 19th November 2013 FCS RF announce further extension into the North Western Region
- 30th November 2013 After pressure from Russian Government FCS RF announces resumption of TIR Guarantee throughout Russia until at least July 2014.
- 2nd December 2013 FCS RF issues a list of Customs Offices that will not accept the TIR Guarantee. This covers 95% of Russian customs houses.
- 18th March 2014 FCS RF extends restrictions to the Finnish/Russian border offices.

IRU International Road Transport Union

- "The Russian Federal Customs Service breached international and national law in July 2013 by unilaterally restricting the TIR System in Russia. As a result, transport operation costs have multiplied by up to 83 fold sending worrying signs of legal uncertainty and worsening the business climate for both national and foreign companies." (IRU Website)

Realities

- No increase in costs
- TIR CARNETS still accepted
- Private Guarantees at no additional costs
- No major border delays
- The Future??

IRU EFFORTS

- 5th August 2013 IRU appeals directly to Mr Putin to cancel the decision of the FCS RF
- 14th August 2013 At a press conference in Moscow IRU again calls for FCS RF to reinstate TIR system
- 27th August 2013 UN TIR Executive Board concludes that FCS RF decision is in breach of UN TIR Convention
- 25th September 2013 IRU Publishes fact sheet on TIR crises in Russia showing their arguments that refute all of the reasons FCS RF have given for their decisions.
- 4th October 2013 Highest UN TIR bodies confirm that FCS RF is in breach of international law.
- 18th November 2013 President of EU Commission writes directly to President Putin expressing concerns regarding the decision of FCS RF and stresses that the changes made for transit of trucks should be in line with Russian commitment at G20 summit to facilitate trade.

- 6th December 2013 IRU, together with EU Commission and UN continue Political and legal actions
- 14th February 2014 IRU Executive decide that unless there is clear confirmation from FCS RF to fully reinstate TIR Carnet then they will recommend to their general assembly to withdraw the guarantee coverage from Russia
- 27th February 2014 IRU and Russian authorities have discussion to end dispute
- 3rd March 2014 IRU releases evidence that they say disproves all allegations stated by FCS RF

TRANSIT LICENCE PROBLEMS

- Imbalance
- Arguement
- Opportunity
- Facilitating Trade

DOCUMENTATION

- Translations
- Full description of goods and their uses
- Full tariff breakdown to include values
- Be prepared for any request

Logimi - oprogramowanie dla firm spedycyjnych

O produkcie

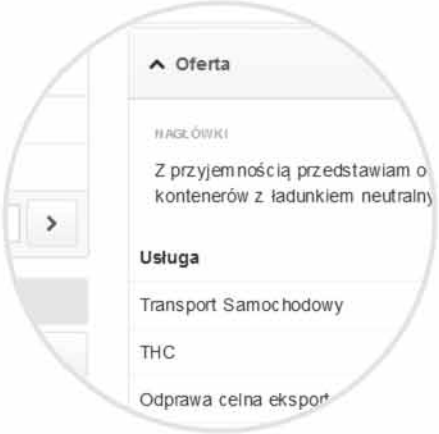
System spedycyjny **Logimi** to kompleksowy system do obsługi firm działających w branży spedycyjnej – dopasowany do korzystania zarówno w małych firmach jak i dużych przedsiębiorstwach.

System zapewnia obsługę procesu spedycyjnego na każdym jego etapie – od otrzymania zapytania o ofertę od (potencjalnego) Klienta, poprzez przygotowanie i wysłanie oferty spedycyjnej do Klienta, założenie teczki spedycyjnej i monitoring realizacji spedycji przez cały okres jej trwania aż po wystawienie faktury za wykonane usługi. To doskonałe narzędzie umożliwiające monitorowanie procesu, wykonywanie analiz i tworzenie czytelnych raportów.

Pełna konfiguracja systemu pozwala na jednorazowe wprowadzenie regularnie wykorzystywanych danych, dzięki czemu mogą one być wykorzystane w całym systemie, na każdym etapie procesu. Pozwala to ograniczyć ciągłe wpisywanie tych samych danych. Dodatkowo system nastawiony jest na kopiowanie dotychczasowo stworzonych w systemie obiektów (ofert, teczek, ładunków) oraz korzystanie ze standardowych szablonów, co pozwala na stworzenie nowego elementu w systemie w krótkim czasie.

Kluczowe funkcje systemu

OFERTOWANIE SPEDYCJI DLA KLIENTA



System daje możliwość przygotowania kompletnej oferty dla Klienta na wykonanie spedycji. Oferta może zawierać dowolny zestaw usług planowanych do realizacji spedycji, wraz z wyszczególnieniem cen poszczególnych usług. Oferta może zostać wydrukowana i wysłana pocztą klasyczną lub wysłana bezpośrednio z systemu pocztą email. Do każdej oferty można dodać dowolną liczbę aneksów i je również wysyłać do Klienta w sposób identyczny jak oferty. Dla usprawnienia pracy system pozwala na przygotowanie szablonów ofert, które pozwalają na tworzenie nowych ofert na standardowy zakres usług bardzo sprawnie. System umożliwia również kopiowanie istniejących ofert.

ELEKTRONICZNA TECZKA SPEDYCYJNA

System daje możliwość stworzenia elektronicznej teczki spedycyjnej zawierającej wszystkie informacje dotyczące realizowanej spedycji. Informacje w dużej części pochodzą z oferty, na bazie której w łatwy sposób teczka jest tworzona. Dane mogą być na bieżąco aktualizowane przez użytkownika lub poprzez elektroniczną wymianą informacji z innymi podmiotami (np. terminalami, armatorami). Elektroniczna teczka daje pełen obraz realizowanej spedycji, zarówno na poziomie ogólnym (jako podsumowanie na „grzbiecie" teczki), jak i szczegółowym (na poziomie każdego ładunku, wykonywanej czynności, dokumentu). Dodatkowo automatycznie generowane są różne dokumenty wykorzystywane w procesie realizacji spedycji (np. listy przewozowe, awizacje, potwierdzenia); dokumenty te mogą być drukowane lub wysyłane bezpośrednio pocztą elektroniczną. System daje możliwość rejestracji i podglądu powiązanych faktur – zarówno sprzedażowych jak i kosztowych - co pozwala na uzyskanie widoku wyniku finansowego dla każdej wykonanej spedycji, rozłożonego na jego pojedyncze składowe (przychodowe i kosztowe).

FAKTUROWANIE

System umożliwia wystawianie faktur za zrealizowane spedycje, z rozbiciem na poszczególne usługi. Fakturę można stworzyć automatycznie na podstawie teczki spedycyjnej, uzyskując w ten sposób w minimalnym czasie pełną fakturę gotową do wysyłki. Do każdej faktury można stworzyć fakturę korygującą. System umożliwia również rejestrowanie faktur kosztowych (oraz ich korekt) i przypisanie ich do wielu spedycji, co daje możliwość uzyskania wyniku finansowego każdej spedycji. Faktury mogą być wielowalutowe. System zapewnia integrację z systemem księgowym Symfonia, istnieje także możliwość integracji z innymi tego typu systemami.

PEŁNA KONFIGURACJA SYSTEMU

System może zostać tak skonfigurowany (inicjalnie oraz na bieżąco) aby był dopasowany do potrzeb firmy. Możliwa jest rejestracja kontrahentów pełniących różne funkcje (np. Klient, Terminal, Armator itd.), rejestracja usług spedycyjnych oraz przygotowanie cenników usług. System daje możliwość elastycznego dodawania i edycji wielu elementów wykorzystywanych na bieżąco w systemie takich jak np. kody walut, kursy wymiany, stawki VAT, jednostki, typy i rozmiary kontenerów.

ADMINISTRACJA I RAPORTOWANIE

System daje możliwość łatwego zarządzania użytkownikami (z różnymi zakresami uprawnień), konfiguracji uprawnień i zastępstw oraz szeregu bardziej zaawansowanych czynności administracyjnych. Istnieje możliwość integracji systemu ze skrzynką email użytkownika. W systemie można w zależności od potrzeb przygotować różne raporty i zestawienia.

Autorzy

Zespół profesjonalistów IT – doświadczonych w realizacji złożonych projektów informatycznych wytwarzających małe, średnie i duże systemy dopasowane do wymagań Klientów. Zespół zbudowany z analityków dbających o zrozumienie potrzeb Klienta i zaprojektowanie rozwiązania dopasowanego do branży spedycyjnej, programistów budujących system w oparciu o najnowsze technologie i trendy w IT oraz testerów dbających o jakość wyprodukowanego systemu. Poszczególni członkowie zespołu z doświadczeniem z systemami klasy ERP, logistycznymi oraz ze znajomością branży spedycyjnej dzięki znajomości i bliskiej współpracy z jedną z firm z branży spedycyjnej.

Dlaczego warto wybrać Logimi?

DONORIA®
BROKER UBEZPIECZENIOWY

Broker ubezpieczeniowy branży TSL

Firma brokerska Donoria Sp. z o.o. funkcjonuje na rynku finansowym od 1995 roku, ciesząc się zaufaniem najbardziej wymagających Klientów. Fundament firmy tworzą brokerzy ubezpieczeniowi oraz specjaliści z zakresu oceny ryzyka, likwidacji szkód i doradztwa prawnego.
O naszym doświadczeniu mogą świadczyć między innymi poniższe fakty, które są naszą przewagą w stosunku do konkurencji:

- ✓ Jesteśmy brokerem specjalizującym się w **branży TSL**
- ✓ Poprzez niestandardowe działanie znacznie obniżamy koszty ubezpieczenia
- ✓ Posiadamy rozbudowaną sieć **10 placówek** na terenie kraju
- ✓ Prowadzimy **pełną likwidację szkód u**bezpieczeniowych naszych Klientów, także przed sądem (również bezpośrednio przed ubezpieczycielami w Niemczech i Austrii)
- ✓ Uzyskujemy środki finansowe na poprawę bezpieczeństwa u naszego Klienta
- ✓ Organizujemy kursy bezpiecznej jazdy i eco-drivingu
- ✓ Jesteśmy członkiem stowarzyszonym PISiL
- ✓ Posiadamy certyfikat **ISO 9001:2000**
- ✓ Obsługujemy **ponad 10 000 pojazdów** w Polsce
- ✓ Przez ostatnie 3 lata uzyskaliśmy na rzecz naszych Klientów odszkodowania na poziomie **50 mln zł**
- ✓ Posiadamy aplikację on-line do zarządzania szkodami

Ubezpieczenia dla branży

Realizując naszą misję, jaką jest profesjonalna pomoc przedsiębiorcom i ich pracownikom, dbamy aby ochrona ubezpieczeniowa była możliwie szeroka:

- ✓ Ubezpieczenia komunikacyjne (OC, AC, NNW, Assistance)
- ✓ Ubezpieczenia transportowe (OCS, OCPD, kabotaż)
- ✓ Ubezpieczenie szkód środowiskowych związanych zanieczyszczenie środowiska, np. na skutek wycieku paliwa (szkody te nie są pokrywane z polisy komunikacyjnej)
- ✓ Ubezpieczenie pomocy prawnej w Polsce i za granicą
- ✓ Ubezpieczenia zabezpieczenia finansowego do licencji (tzw. OC zawodowe)
- ✓ Ubezpieczenia kosztów leczenia za granicą
- ✓ Ubezpieczenia na życie
- ✓ Inne ubezpieczenia

CZŁONEK STOWARZYSZONY POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI

Donoria S.A.
Wielkie Garbary 7A, 87-100 Toruń,
+48 56 471 10 10, donoria@donoria.pl

Przedstawicielstwo Bydgoszcz +48 52 345 50 10, bydgoszcz@donoria.pl **Przedstawicielstwo Kalisz** +48 62 753 31 33, kalisz@donoria.pl **Przedstawicielstwo Kielce** +48 41 300 01 36, kielce@donoria.pl **Przedstawicielstwo Lublin** +48 81 451 11 44, lublin@donoria.pl **Przedstawicielstwo Łódź** +48 42 612 13 00, lodz@donoria.pl **Przedstawicielstwo Poznań** +48 61 671 32 54, poznan@donoria.pl **Przedstawicielstwo Rzeszów** +48 17 853 91 01, rzeszow@donoria.pl **Przedstawicielstwo Warszawa** +48 22 314 71 47, warszawa@donoria.pl **Przedstawicielstwo Zielona Góra** +48 68 455 24 25, fzgora@donoria.pl

XIV Konkurs „Spedytor Roku” rozstrzygnięty

Już po raz czternasty Kapituła ustanowionego przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki konkursu „Spedytor Roku” przyznała nagrody dla najlepszych spedytorów, tym razem roku 2013.

Celem Konkursu jest wyłonienie najbardziej aktywnego i jednocześnie działającego „fair” spedytora.

Uwzględniając progi ograniczające możliwość działania, stawiane firmom przez wielkość zatrudnienia, nagroda przyznawana jest w dwóch kategoriach przedsiębiorstw spedycyjnych o zatrudnieniu: do 50-ciu pracowników i powyżej 50-ciu pracowników.

Do kapituły Konkursu, oceniającej wyniki Konkursu wchodzą przedstawiciele Rady Izby, Izby i Uniwersytetu Gdańskiego.

W Konkursie mogą uczestniczyć członkowie PISiL, posiadający siedzibę w Polsce, prowadzący działalność przez cały (ubiegły) rok, którzy zgłoszą pisemną deklarację przystąpienia do konkursu wypełniając konkursową ankietę i dołączając do niej dokumenty finansowe firmy.

Prezes Zarządu C. Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o. Jerzy Wójtowicz (fot. J. Drzemczewski)

Ocenie podlegają: produkty stanowiące wizytówkę firmy, wykształcenie zatrudnionych pracowników (w tym znajomość języków obcych), inwestycje pracodawcy w szkolenia zewnętrzne i wewnętrzne kadry pracowniczej, wyniki finansowe i płynność finansowa, sprzedaż usług, przynależność do organizacji krajowych i międzynarodowych, wachlarz oferowanych usług, jakość usług - posiadane certyfikaty i ubezpieczenia, ilość i wartość uwzględnionych reklamacji, działalność na rzecz społeczności lokalnej.

Prezes Zarządu JAS-FBG S.A. Jarosław Domin przyjmuje z rąk T. Michalaka nagrodę Spedytora Roku (fot. J. Drzemczewski)

Nagroda przyznawana przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki (tablica-dyplom) wręczona jest tradycyjnie podczas obrad Kongresu Spedytorów.

W 2014 roku w kategorii firm o zatrudnieniu do 50-ciu pracowników wpłynął jeden wniosek i zgodnie z Regulaminem Konkursu „Spedytora Roku” nie podlegał konkursowi. Jednakże z uwagi na dobre wyniki firmy Enterprise Logistics Sp. z o.o. SKA w relacji do roku 2012, Kapituła postanowiła przyznać firmie Enterprise Logistics Sp. z o.o. SKA wyróżnienie.

Po dokonanej analizie ankiet przedstawionych przez uczestniczące w konkursie firmy spedycyjne w kategorii o zatrudnieniu powyżej 50-ciu osób Kapituła Konkursu postanowiła przyznać dwa równorzędne tytuły „Spedytor Roku 2013” dla firm: C.Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o oraz JAS-FBG S.A.

Wszystkim zwycięzcom i wyróżnionym gratulujemy !

Na następnych stronach przybliżamy Państwu sylwetki tegorocznych zwycięzców. (E.S.)

Za nagrodę, w imieniu Enterprise Logistics Sp. z o.o., dziękuje Pani Wanda Gonerko (fot. J. Drzemczewski)

C.Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o.

Wywiad z Jerzym Wójtowiczem, Prezesem Zarządu – Dyrektorem Naczelnym C. Hartwig Szczecin Sp. z o.o. (maj’2014)

Kolejny rok z rzędu C. Hartwig Szczecin został laureatem Konkursu „Spedytor Roku”. Gratulujemy zwycięstwa w grupie dużych firm spedycyjnych i pytamy „czy łatwo było wygrać?”

Dziękuję za gratulacje. Każde zwycięstwo wymaga wysiłku. O tym, że nie było łatwo świadczy fakt, że w 2013 było dwóch zwycięzców i kapituła Konkursu nie była w stanie wskazać, który z nich był lepszy.

Co decyduje o tym, że firma uzyskuje dobrą ocenę i w konsekwencji ceniony w branży tytuł Spedytora Roku.

Są to działania w wielu płaszczyznach, z których każda jest ważna i muszą być ze sobą harmonijnie powiązane, aby dać na końcu dobry efekt. Szczegółowo wypowiedziałem się na ten temat przed rokiem, przy okazji otrzymania tytułu Spedytora Roku 2012. Przypomnę, że decydują o tym codzienne działania naszych pracowników z klientami, dostawcami usług oraz urzędami i instytucjami tworzące obraz firmy w naszym otoczeniu. Czym wyższe kwalifikacje załogi i identyfikacja z firmą, tym lepszy jej obraz i wyższa ocena otoczenia. Jakości kadr służy system naboru pracowników, szkolenia i system motywacyjny. Właściwe wykorzystanie potencjału kadrowego wymaga dobrej organizacji przedsiębiorstwa i wsparcia najnowocześniejszymi narzędziami i techniką wytwarzania dokumentów i kontaktów z otoczeniem.

Czy to wystarcza?

Jest to minimum gwarantujące sprawne działanie organizmu, jakim jest firma. Ale to nie wszystko. Tradycją C. Hartwig Szczecin jest działanie na rzecz środowiska społecznego, nie związane bezpośrednio z prowadzoną produkcją i sprzedażą usług. Tego typu relacje z otoczeniem społecznym, które pamiętam tak długo, jak pracuję, nazywane są obecnie społeczną odpowiedzialnością biznesu.

Właśnie. Słyszeliśmy o zaangażowaniu się C. Hartwig Szczecin w projekt Solo Amazon Expedition.

Prezes Zarządu Jerzy Wójtowicz

Urodzony Waldfischbach (Palatynat - Niemcy). Absolwent Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Politechniki Szczecińskiej, specjalność – transport morski.

W C. Hartwig Szczecin od 1964r. na wielu szczeblach służbowych od ekspedytora portowego, po dyrektora naczelnego. W latach 1975 – 1976 zatrudniony w Libii, 1989 – 1996 w Belgii, 1997-1999 V-ce Prezes Zarządu. Od 01.01.2000 Prezes Zarządu – Dyrektor Naczelny C. Hartwig Szczecin.

Współzałożyciel i wieloletni członek Zarządów Biura Promocji i Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu i Rady Interesantów Portu Szczecin. Wieloletni członek i V-ce Przewodniczący PZSM i Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, przez 3 kadencje członek Zarządu Clecat Bruksela.

Zainteresowania: sporty rekreacyjne, astronomia, filozofia.

Spodobał nam się projekt gdyńskiego podróżnika Marcina Gienieczki przepłynięcia w canoe Amazonki, aż do jej źródeł. Jest to projekt odważny i romantyczny o jakim wielu z nas marzy, ale nie wszyscy mamy odwagę i siłę jego realizacji. Wspierając pana Marcina czujemy się w pewnym sensie uczestnikami tej wyprawy.

Jakie jeszcze działania z zakresu CSR realizowała i realizuje firma C. Hartwig Szczecin?

W dawnych czasach, kiedy występowały powszechne niedobory, pomagaliśmy miastu zdobywać deficytowe materiały budowlane. Remontowane były dzięki nim szczecińskie ulice, a symbolem tej epoki jest Pomnik Czynu Polaków, którego fundament zrobiony został z dostarczonego przez nas cementu. Aktualnie, na miarę naszych możliwości sponsorujemy działalność organizacji służących ogółowi społeczeństwa, między innymi Towarzystwa Przyjaciół Dzieci, Czerwonego Krzyża, Caritasu, Ochotniczej i Państwowej Straży Pożarnej, szpitali, domów dziecka i wielu innych.
Sponsorujemy również konferencje naukowe organizowane przez uczelnie wyższe i działania popularyzujące gospodarkę morską. Przyjmujemy na praktyki studentów i udostępniamy im materiały do napisania prac licencjackich i magisterskich. Współpracujemy z Urzędem Pracy przy organizacji stażów dla bezrobotnych absolwentów.
Zdarzyło nam się również przewozić bezpłatnie materiały i eksponaty w kraju i za granicą na imprezy kulturalne lub promujące nasz region.
Postępowanie to jest zgodne z naszym przekonaniem, że maksymalizacja zysku nie może być nadrzędnym celem firmy, która winna świadczyć na rzecz społeczności nie tylko to, do czego jest formalnie zobowiązana.

Dziękujemy za rozmowę i życzymy dalszych sukcesów.

JAS FBG S.A.

W maju JAS-FBG S.A. została po raz piąty nagrodzona tytułem Spedytora Roku. Warto przypomnieć, że cztery tytuły przyznano Spółce z rzędu, natomiast w roku ubiegłym było to Wyróżnienie Specjalne Konkursu. Co oznacza to dla Spółki?

Odbieramy to jako nagrodę za ciężką pracę wszystkich pracowników JAS-FBG S.A., ale także jako zobowiązanie. Zdajemy sobie sprawę, że aby powtórzyć w przyszłym roku tegoroczny wynik, będziemy musieli włożyć w jego osiągnięcie jeszcze więcej wysiłku.

Na czym polega tajemnica sukcesu JAS-FBG?

Najkrócej można by to ująć w następujących słowach: staramy się nieustannie podnosić jakość usług JAS-FBG S.A., natomiast to, w jaki sposób to robimy, byłoby już zdecydowanie dłuższym opowiadaniem.

To może zainteresować Czytelników.

Wspomniałem na wstępie o wysiłku wszystkich pracowników JAS-FBG S.A. Oni są najważniejsi i od nich, a właściwie od nas, gdyż jestem jednym z nich, wszystko się zaczyna. I tak na przykład, w minionym roku wzrosło w naszej Spółce zatrudnienie osób z wyższym wykształceniem. W dalszym ciągu prowadzimy liczne szkolenia. Następni spedytorzy przystąpili też do egzaminu FIATA. Coraz wyższej klasy specjaliści podnoszą poziom jakości usług świadczonych przez JAS-FBG S.A.. W oparciu o nowoczesne narzędzia, stale rozbudowującą się flotę oraz rosnącą powierzchnię magazynową, rozszerzają zakres kompleksowej oferty JAS-FBG S.A. o nowe produkty i standardy. By nie być gołosłownym; na przykład nasze nowo powstałe w ubiegłym roku centrum logistyczne w Warszowicach zostało objęte audytem prowadzącym do uzyskania Certyfikatu TAPA. Certyfikat ten stworzy nam szansę na pozyskanie Klientów zrzeszonych w TAPA.

I to już cała tajemnica?

Jak już mówiłem przy innej okazji, jakość usługi w dzisiejszych czasach, to nie tylko terminowość jej wykonania i dbałość o nieuszkodzenie powierzonej przesyłki. To także troska o ochronę środowiska, o właściwy stosunek przedsiębiorcy do własnych pracowników i wsparcie dla inicjatyw służących pożytkowi publicznemu. Logistyka zawsze była systemem naczyń połączonych, w którym nawet z pozoru odległe od siebie zdarzenia oddziaływają na siebie wzajemnie. Dla coraz liczniejszych Klientów liczy się przy wyborze kontrahenta dosłownie wszystko, łącznie z jego działaniami w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu. Dziedzina ta wiąże się bezpośrednio z szeroko pojętą etyką przedsiębiorstwa. Nie chodzi zatem o powszechnie i niesłusznie kojarzony z CSR sponsoring. Rzecz idzie o nieposzlakowany wizerunek firmy. CSR staje się coraz ważniejszym elementem systemu zarządzania JAS-FBG S.A., mającym wpływ na jej dynamiczny rozwój oraz innowacyjność, co przekłada się na zwiększenie konkurencyjności. W związku z tym, od 2013 roku, JAS-FBG S.A. bierze udział w corocznych diagnozach oceny społecznej odpowiedzialności biznesu przeprowadzanej przez Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, w której to ocenie osiągnęliśmy już drugi rok z kolei najwyższy poziom modelu społecznej odpowiedzialności.

Prezes Zarządu JAS-FBG S.A. Jarosław Domin

Urodził się: 5 maja 1966
Wykształcenie:Absolwent Politechniki Śląskiej w Gliwicach

Przebieg kariery zawodowej:
Z branżą TSL związany od 1991
W latach 1991 do 2004 PTS PAMTRANS
W latach 2004 do 2006 Dyrektor Zarządzający TEMATRANS Poland
Od 2007 roku w JAS FBG S.A. - pełnił funkcje Dyrektora Zarządzającego, Członka Zarządu
Od grudnia 2008 Prezes Zarządu JAS FBG S.A.

Stan rodzinny: żona Grażyna, syn Marek
Zainteresowania, hobby: narciarstwo, żeglarstwo

Konsekwentnie umacniacie Państwo wizerunek firmy solidnej.

Tylko w roku 2013 JAS-FBG. S.A. otrzymała następujące nowe certyfikaty: Certyfikat Fiata 2013, Certyfikat Gwarancji Profesjonalnej Obsługi Klienta, Certyfikat Rankingu Polskich Przedsiębiorstw 2013 – Perła Polskiej Gospodarki, w kategorii Perły Duże oraz Certyfikat Firmy Przyjaznej Internautom. Wartość sprzedaży Spółki ogółem, w tym okresie wzrosła wobec roku poprzedniego. Wzrosła także przy tym znacząco liczba obsłużonych zleceń. Nasza spedycja międzynarodowa drobnicowa dodała do swoich stałych linii, obejmujących większość krajów europejskich wraz z Turcją, nową linię Polska-Serbia, a spedycja lotnicza nowy kierunek do Dubaju. I wreszcie najważniejsze; wybudowaliśmy, jak już wspomniałem, własne centrum logistyczne w Warszowicach, na Śląsku. Jest to nowoczesny obiekt spełniający najwyższe standardy.

Gdy ostatnio spotkaliśmy się, rozmawialiśmy o kondycji polskiego rynku TSL. Dzisiaj rozmawiamy o ludziach TSL. Czym może pochwalić się JAS-FBG S.A. w kontekście społecznej odpowiedzialności biznesu?

Nie wypada nam się chwalić działalnością w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu, bo to tak, jakbyśmy chwalili się wykonaniem obywatelskiego obowiązku. Powinienem pochwalić najmłodszych sportowców, którzy przy naszym wsparciu osiągają godne podziwu wyniki. To wspaniała młodzież, z którą praca przynosi nam niekończącą się satysfakcję. Tak właśnie pojmujemy działania CSR. Nie sponsorujemy sportu dla reklamy, pomagamy uczniom szkół podstawowych i gimnazjów w starcie do sportowej kariery. Istotny jest dla nas walor wychowawczy sportu. To, co również napawa nas dumą, to fakt, że przeciętny staż pracy w JAS-FBG S.A. wzrósł do siedmiu lat i że na przestrzeni ostatnich sześciu lat prowadziliśmy zaledwie kilka postępowań w sądzie pracy, przy zatrudnieniu bliskim tysiąca pracowników. Nie zalegamy też z płatnościami. A jeśli chodzi o sytuację na rynku TSL, myślę, że każdy jego uczestnik ma jakąś swoją „własną sytuację” i trudno byłoby cokolwiek w tej kwestii uogólniać.

*JAS-FBG S.A. dzisiaj, to miesięcznie **4 500 transportów**, zawierających **60 000 przesyłek** o łącznej wadze przekraczającej **1 000 000 ton rocznie** – przy zatrudnieniu ok. **1 000 osób** w **120 oddziałach** na terenie kraju (w tym w **70** agencjach celnych), a także w Niemczech i na Węgrzech. Ale to przede wszystkim **21 000 zadowolonych klientów**, korzystających z oferty dostosowanej do indywidualnych potrzeb.*
Specjalnością Spółki są rozwiązania „szyte na miarę”. Elastyczność w dostosowywaniu się do zmiennych potrzeb wymagającego rynku, to w przypadku JAS-FBG S.A. skutek kompleksowej oferty opartej na komplementarnym, synergicznym systemie, zawierającym wszystkie narzędzia TSL; drogową spedycję międzynarodową i krajową, w zakresie całopojazdowym i drobnicowym (łącznie 29 oddziałów i 16 magazynów), spedycję kolejową, morską i lotniczą, 8 platform logistycznych, w tym 7 klasy A, o łącznej powierzchni ok. 50 000 m^2, a także własne środki transportu (210 ciągników i naczep, których wiek w 95 proc. nie przekracza 3 lat – spełniających normę Euro 5 oraz 40 nowych samochodów EURO 6).

A teraz, pozwoli Pan, standardowe pytanie; czego życzy Pan JAS-FBG S.A. i sobie w tym roku?

Abyśmy spotkali się przy tej samej okazji w przyszłym roku.

Dziękuję za rozmowę i życzę dalszych sukcesów.

Centrum Logistyczne w Warszowicach

Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.

Przed nami ważny rok - rozmowa z Maciejem Gonerko, Prezesem Zarządu Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.

Po raz czwarty z rzędu otrzymaliście tytuł Spedytora Roku. Jakie znaczenie ma dla Pana to wyróżnienie?

Uzyskanie tytułu Spedytora Roku to za każdym razem wielkie święto dla całej naszej załogi. Traktujemy konkurs jako niezwykle prestiżowe wydarzenie dla polskiej branży TSL. Bardzo nas cieszy, że nasza praca, konsekwentne dążenie do wyznaczonych celów przynosi taki rezultat. W tym roku to dla nas tym bardziej istotne, że nadchodzą dla nas zmiany, które są wielkim wyzwaniem, a zarazem otwierają przed nami nowe perspektywy rozwoju.

Proszę uchylić rąbka tajemnicy.

Myślę, że łamy Biuletynu PISiL to właściwe miejsce, a okoliczności związane z otrzymaniem tytułu Spedytora Roku tym bardziej uprawniają, żeby oficjalnie obwieścić tę nowinę. Otóż w przyszłym roku zmieniamy siedzibę. Nasza nowa lokalizacja mieści się w Stargardzie Szczecińskim tuż przy terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Ma obszar ponad 8 ha i jest niezwykle rozwojowa.

Co jest powodem tej zmiany?

Przede wszystkim nowa lokalizacja eliminuje ograniczenia przypisane naszej dotychczasowej siedzibie w Reptowie, głównie obszarowe, choć nie tylko. Również te związane z dojazdem przez tereny zamieszkane. W obecnej siedzibie funkcjonowaliśmy przez kilkanaście lat. Kiedy była budowana, wydawała się perspektywiczna. Jednak ustawiczny rozwój firmy spowodował, że osiągnęliśmy punkt, w którym dalszy wzrost i rozwój naszej działalności byłby bardzo utrudniony. Od pewnego czasu rozwijamy się w kierunku świadczenia usług operatora logistycznego. Świadczymy usługi 3PL. Dążymy do 5PL, a to wymaga choćby większej ilości miejsca pod magazyny. Również nasza działalność transportowa, która ciągle się rozwija, pochłania coraz więcej przestrzeni, chociażby na potrzeby parkingu.

Kiedy zatem możemy spodziewać się przeprowadzki?

Obecnie trwają już szeroko zakrojone prace związane z niwelowaniem terenu i usuwaniem

Prezes Zarządu Maciej Gonerko

pozostałości po dawnym jego gospodarzu, a była nim Armia Czerwona. W międzyczasie zostały już położone fundamenty pod budynek nowego biura. Jeśli wszystko będzie postępowało zgodnie z założonym harmonogramem to planujemy przenieść działalność operacyjną w nowe miejsce w I połowie 2015 r. Samo przeniesienie to będzie z pewnością szeroko zakrojona operacja logistyczna.

Gratuluję takiego rozwoju. Będziemy czekali na informację o finalizacji tej ważnej dla Spółki inwestycji.
Dla tych czytelników Biuletynu, którzy Was jeszcze nie znają lub znają mało – proszę pokrótce nakreślić Wasz profil działalności.

Enterprise Logistics świadczy usługi transportowe, spedycyjne i logistyczne w relacjach Polski ze Skandynawią kładąc nacisk na kompleksowość serwisu. Oferujemy pełny wachlarz usług magazynowania, dystrybucji i to po obydwu stronach Bałtyku, a także kompletny zakres usług agencji celnych świadczonych w oddziałach w Świnoujściu, Gdańsku oraz w Drammen w Norwegii. Głównie obsługujemy ładunki drobnicowe i częściowe ładunki znacznych rozmiarów. Warto zaznaczyć, że nasz system dystrybucji krajowej w Polsce i w krajach Skandynawii nie

ogranicza się tylko do przesyłek spaletyzowanych.

Czy specjalizujecie się w przewozie jakiś konkretnych rodzajów towarów?

Na obsługiwanych kierunkach jesteśmy w stanie przewieźć właściwie wszelkie towary przemysłowe pakowane w sztukach, za wyjątkiem żywych zwierząt oraz materiałów wybuchowych czy radioaktywnych. Od kilku lat coraz silniej zaznaczamy naszą obecność na rynku przewozów w temperaturze kontrolowanej, z czym wiąże się sukcesywne zwiększanie ilości taboru chłodni. Wszyscy nasi kierowcy są przeszkoleni w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych. Powierzając nam swój towar, klient może być pewny, że będą spełnione wszelkie obowiązujące wymagania w zakresie przewozu oraz zastosowane najlepsze praktyki transportowe i logistyczne. Mówię o tym, gdyż wielu operatorów transportu ciągle walczy o klienta tylko i wyłącznie ceną. Polscy przewoźnicy sprawiają wrażenie, jakby walczyli już nie tyle o klienta, co sami ze sobą. Ostatnio mówi się, że usługi transportowe stały się naszą „dyscypliną narodową”. Polski transport jest obecnie najpotężniejszy w Europie. Tyle, że… taka opinia to tylko część prawdy. Bowiem polskiego przewoźnika można zobrazować jako aktywnego uczestnika „cenowych dożynek”.

Jak zatem walczycie o klientów, jeśli nie cenami i w jaki sposób Wam się udaje zdobywać nowe kontrakty?

Grupa Enterprise w pigułce
Geneza przedsiębiorstwa to 1990 r. gdy z inicjatywy Wandy Gonerko powstała firma transportowa, która mogła pochwalić się wówczas jednym pojazdem ciężarowym. Dosyć szybko go sprzedano i firma zajęła się usługami spedycyjnymi. Po jakimś czasie wróciła do własnego taboru dla utrzymania większej niezależności i elastyczności. Obecnie Enterprise Logistics jest operatorem transportu i spedycji drogowej dysponującym flotą 120 zestawów transportowych, z czego blisko połowa to tabor własny. Świadczy też usługi jako agencja celna oraz usługi logistyczne 3PL. Firma obsługuje 11 linii drobnicowych do Skandynawii i z powrotem. System przewozów pokrywa całe terytorium Szwecji, Norwegii i Danii. Centrala firmy i główny magazyn znajdują się w Reptowie k. Stargardu Szczecińskiego. Spółka posiada oddziały w Świnoujściu (agencja celna), Gdańsku (magazyn i agencja celna) oraz Drammen w Norwegii (magazyn i agencja celna).
Agencje celne Grupy Enterprise w Polsce funkcjonują pod nazwą ViaBaltic Sp. z o.o.
Oddział w Norwegii to spółka-córka działająca pod firmą ViaBaltic Norge AS.
Zatrudnienie w grupie 3 spółek wynosi 50 pracowników biur i terminali oraz 50 kierowców.
Firma dysponuje powierzchnią magazynową 1500 m2. Korzysta z systemu kart paliwowych: Statoil/Routex, systemu ERP: Cargos (autorski) oraz systemu telematycznego Transics.

Poziom naszych cen nie odbiega od tego, co ustala rynek i dosyć rzadko zdarza się, że jesteśmy najtańsi. O klienta walczymy przede wszystkim naszą jakością, kompleksowością oraz elastycznością. Choć nie da się ukryć, że cena jest dla wielu zleceniodawców wciąż wiodącym kryterium wyboru dostawcy. Przez lata doświadczeń doszliśmy do wniosku, że nie możemy być najlepsi i zarazem najtańsi we wszystkim. Natomiast to co robimy, czynimy ze stuprocentowym zaangażowaniem. To zdaje się prosta recepta, ale trzeba sobie uzmysłowić, że stosując ją nie bardzo można pozwolić sobie na „drogę na skróty”. Stąd nasza filozofia rozwoju: powoli, sukcesywnie i konsekwentnie. Z zachowaniem równowagi.

Dziękuję za rozmowę i życzę dalszych sukcesów.

Zmiana do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS)

według tekstu jednolitego z 1 lipca 2008 r. obowiązująca od 1 lipca 2014 r.

Z dniem 1 lipca 2014 roku wchodzi w życie poprawka do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).Tekst poprawki (zmiana nr 6) w języku polskim i rosyjskim zamieszczamy w niniejszym Biuletynie na stronie 47 oraz na stronie internetowej Izby w zakładce „Wydawnictwa Izby" celem uzupełnienia przez osoby posiadające wydaną przez PISiL książkę „Konwencja COTIF/CIM a Umowa SMGS," w opracowaniu Jerzego Godlewskiego. (E.S.)

Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków PISiL

30 maja 2014 roku w hotelu Bulwar w Toruniu odbyło się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Przedmiotem tegorocznego Zgromadzenia obok spraw statutowo-organizacyjnych były wybory do organów statutowych Izby. I tak w wyniku przeprowadzonych w drodze tajnego głosowania wyborów na kadencję 2014-2018 Przewodniczącym Rady został pan Marek Tarczyński, a w skład Rady weszli: Jarosław Domin, Wiesław Frolików, Laura Hołowacz, Jerzy Lewicki, Wojciech Miotke, Dominik Popiel, Piotr Sikorski i Jerzy Wójtowicz. Wybrany skład Komisji Rewizyjnej to: Dorota Gołębiowska-Chudy, Tadeusz Kaczko, Teresa Korczyńska, Alicja Mamrot i Józef Stróżyk.

Zebrani zaakceptowali sprawozdania Rady i Komisji Rewizyjnej PISiL za rok 2013 i podjęli uchwały wymagane statutem, udzielając absolutorium Radzie i Komisji Rewizyjnej. Przyjęty został budżet i program działania Izby na rok bieżący. Łącznie podjęto 11 uchwał i przegłosowano trzy wnioski.

Wnioski zobowiązały kierownictwo Izby do analizy i wprowadzenia zmian w zawartości strony internetowej PISiL z położeniem większego nacisku na promocję organizacji oraz do przeprowadzania szerszych niż dotychczas konsultacji z członkami Izby tematów organizowanych kongresów i konferencji.

Główne założenia przyjętego programu działania na 2014 roku to kontynuacja współpracy z organizacjami, instytucjami i administracją państwową w tematach istotnych dla działalności członków organizacji, monitorowanie i szybkie reagowanie na problemy branży TSL, dalsza praca przedstawicieli PISiL w międzynarodowych organizacjach FIATA i CLECAT, a także kontynuacja współpracy ze środowiskami naukowymi wyższych uczelni i szkół średnich w zakresie kształcenia zawodowego spedytorów i logistyków, organizacja imprez które już na stałe znalazły miejsce w kalendarzu PISiL (noworoczna konferencja w Warszawie, kongres, noworoczne spotkania integracyjne w Gdyni i Szczecinie i ciągłe działania na rzecz rekomendowania usług firm zrzeszonych w Izbie. Ustalono także kontynuację prac nad wydaniem pozycji książkowej „Spedycja i transport – wybrane zagadnienia prawne" i wydanie kolejnej – już szóstej - edycji „Podręcznika Spedytora". (ES)

Posiedzenia Komisji Rewizyjnej i Rady PISiL nowej kadencji

Zgodnie ze Statutem PISiL w dniach 17 czerwca i 2 lipca ukonstytuowały się nowo wybrane podczas Walnego Zgromadzenia organy Izby - Komisja Rewizyjna i Rada.

17 czerwca 2014 roku ukonstytuowała się Komisja Rewizyjna dokonując, zgodnie ze Statutem Izby, wyboru Przewodniczącego w osobie pana Józefa Stróżyka oraz Sekretarza Komisji w osobie pani Alicji Mamrot. Komisja ustaliła także podział zadań i zasady współpracy z Radą Izby

2 lipca 2014 r. odbyło się pierwsze spotkanie Rady PISiL. Zebrani dokonali wyborów wiceprzewodniczących Rady w osobach Jarosława Domina i Jerzego Wójtowicza.

Ponadto podsumowano obrady Walnego Zgromadzenia i XV Kongresu Spedytorów oraz przedyskutowano przyszły podział zadań wśród członków Rady. Pozytywnie rozpatrzono wniosek o przyjęcie do organizacji firmy

Duda Transport Sp. z o.o. z siedzibą w Kielcach.

Omówiono także działania Izby w kwestii zmian w polskim prawie podatkowym umożliwiających zastosowanie zasady słuszności w podatkach pośrednich (VAT, akcyza). W grudniu 2013 roku wniosek o podjęcie takich działań skierował do Izby jeden z członków organizacji zwracając uwagę, że brak uregulowania w zakresie podatków pośrednich (VAT, akcyza), które agencja celna, przewoźnik czy inny podmiot wciągnięty w krąg dłużników solidarnych są zobowiązani uiścić nawet w przypadku powstania długu celnego na skutek wyjątkowych okoliczności nie spowodowanych ich świadomym działaniem ani zaniedbaniem, może powodować poważne problemy w działalności. Ustawodawstwa innych państw Unii Europejskiej przewidują możliwość umorzenia, np. podatku akcyzowego w stosunku do uczciwych podmiotów, które nie były zamieszane w dokonywanie czynów przestępczych typu przemyt czy kradzież towarów.

PISiL rozumiejąc w pełni potrzebę uwzględnienia w polskich przepisach podatkowych zasady słuszności, dającej możliwość ograniczenia odpowiedzialności agencji celnej wobec budżetu w sytuacji wystąpienia okoliczności nie spowodowanych świadomym działaniem lub zaniedbaniem, powodujących konieczność uiszczenia powstałych należności celno-podatkowych, skierowała sprawę do Rady Konsultacyjnej Służby Celnej oraz do Ministerstwa Finansów wnioskując o podjęcie inicjatywy mającej na celu doprowadzenie do zmian w polskich regulacjach podatkowych. Uzyskana w kwietniu 2014 roku odpowiedź Ministerstwa Finansów informuje, iż nie przewiduje się wprowadzenia zasady słuszności w odniesieniu do podatków pośrednich, gdyż każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą prowadzi ją samodzielnie i na własne ryzyko. A zatem jeżeli decyduje się prowadzić działalność agencyjną w zakresie przedstawicielstwa celnego (w oparciu o współpracę z kontrahentami), to podejmując taką decyzję powinien uwzględnić również mogące wystąpić szczególne sytuacje związane z nierzetelnymi podmiotami, a co za tym idzie określone konsekwencje finansowe z tym związane. Ministerstwo nie ustosunkowało się do informacji zawartej w naszym wystąpieniu dotyczącej obowiązywania zasady słuszności w innych krajach.

Taka odpowiedź nie jest satysfakcjonująca i Izba zamierza kontynuować starania w celu doprowadzenia do zmian legislacyjnych w tym zakresie, choć jak wynika z naszych dotychczasowych doświadczeń będzie to proces długotrwały. (E.S.)

Spotkanie Ekspertów PISiL

10 czerwca 2014r w siedzibie PiSiL w Gdyni odbyło się spotkanie ekspertów ustanowionych przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki.

W spotkaniu uczestniczyli eksperci: Marian Banach (Transport międzynarodowy i spedycja międzynarodowa aspekty prawnomiędzynarodowe w rozumieniu prawa międzynarodowego publicznego),Mirosław Chmieliński (Transport ponadgabarytowy, ponadnormatywny i niestandardowy uzbrojenia i sprzętu wojskowego, materiałów wybuchowych i amunicji) Adam Grymek (przeładunki i mocowanie drobnicy, kontenerów, sztuk ciężkich, ładunków masowych), Michał Kuryłłowicz (szkody morskie i szkody/odszkodowania w międzynarodowym transporcie drogowym), Jerzy Saj (Transport materiałów niebezpiecznych), Andrzej Szulc (Spedycja i międzynarodowy transport drogowy, w tym ładunków ponadgabarytowych), Bronisław Wardak (Sprawy celne).

Zebranych przywitała Przewodnicząca Komisji ds. ekspertów pani prof. dr zw. Danuta Marciniak-Neider. Następnie Przewodniczący Rady Izby pan Marek Tarczyński przedstawił zgromadzonym podejmowane przez Izbę działania na rzecz podnoszenia jakości usług świadczonych przez jej członków, wśród których jest także ustanowienie listy ekspertów.

Pani profesor Danuta Marciniak-Neider dokonała krótkiej prezentacji zmian regulaminu PISiL ustanawiania i działalności ekspertów w dziedzinie spedycji i prawa związanego ze spedycją, polegającej na sprecyzowaniu okresu na jaki ustanawiany jest ekspert. W wyniku zmiany eksperci będą ustanawiani na 7 lat, po upływie których pozostanie na liście uwarunkowane będzie złożeniem przez zainteresowanego stosownego wniosku.(treść regulaminu po zmianie publikowaliśmy w poprzednim numerze Biuletynu PISiL)

Eksperci obecni na spotkaniu przedstawili informacje o zakresie przeprowadzanych konsultacji. W większości były to ustne opinie prezentowane w rozmowie telefonicznej lub opinie przesyłane drogą mailową.

W trakcie dyskusji ustalono, że dla lepszej komunikacji członków PISiL z ekspertami wskazane byłoby udostępnienie na stronie internetowej PISiL linków do ekspertów. Zdaniem zebranych, trudności w komunikowaniu się z ekspertem, np. z powodu braku aktualizacji danych teleadresowych (co uniemożliwia korzystanie z jego porad), czy też w sytuacji gdy nie reaguje na kierowane do niego zapytania powinny uprawniać Izbę do usunięcia eksperta z listy.

W opinii zebranych konieczne jest zamieszczenie na stronie internetowej PISiL informacji, iż ekspertyzy wymagające szczegółowej analizy dużej ilości dokumentów i opracowań na piśmie są odpłatne (ustalenie warunków współpracy i rozliczenia usług eksperta odbywa się bez pośrednictwa Izby). Nie zyskał poparcia wniosek zgłoszony telefonicznie przez jednego z ekspertów aby ustalić cennik usług.

Uczestnicy spotkania byli zgodni, iż powinny one odbywać się częściej, bowiem umożliwia to wymianę doświadczeń i przedstawienie pojawiających się problemów.

Na następnej stronie przypominamy listę ekspertów ustanowionych przez PISiL (K.O.)

L.p.	Imię i nazwisko	Specjalizacja	Data ustanowienia	Kontakt e-mail/ tel.
1.	Krystyna Smugła	Prawo związane ze spedycją i jego stosowanie w praktyce spedytora	7.09.1995	58 552 77 13
2.	Marian Banach	Transport międzynarodowy i spedycja międzynarodowa, aspekty prawno-międzynarodowe w rozumieniu prawa międzynarodowego publicznego	26.03.1996	marianbbanach@gmail.com
3.	Bogdan Bujanowski	Transport multimodalny i spedycja morska	26.03.1996	bod@polshipping.pl
4.	Ryszard Makowiecki	Prawo związane ze spedycją	26.03.1996	ermak@onet.eu
5.	Jerzy Pilichowski	Prawo przewozowe, spedycyjne, morskie, ubezpieczeń majątkowych	26.03.1996	j.pilichowski@upcpoczta.pl
6.	Marek Tomaszewski	Transport i spedycja samochodowa	12.09.1996	mjt-mt@wp.pl
7.	Bronisław Wardak	Sprawy celne	12.09.1996	58 341 34 44 695 830 803
8.	Adam Grymek	Przeładunek i mocowanie drobnicy, kontenerów, sztuk ciężkich, ładunków masowych	20.06.1997	ajgrymek@gmail.com
9.	Maciej Zaczek	Stan techniczny ładowni, kontenerów, stan ładunku, sztauerka, ustalanie wagi ładunku na podstawie pomiarów zanurzenia statku	10.01.2000	office@mjzaczek.pl
10.	Jerzy Saj	Transport materiałów niebezpiecznych	25.07.2000	jerzy.saj@umgdy.gov.pl
11.	Pałucha Krzysztof	Sztauerka, w tym ładunki ciężkie, ocena szkód w transporcie lądowo-morskim. Ocena stanu statków związana z czarterem na czas /on-off hire/	30.11.2001	kp@pol-mare.pl
12.	Grzegorz Woelke	Umowa spedycji	25.09.2003	woelke0@poczta.onet.pl
13.	Andrzej Szulc	Spedycja i międzynarodowy transport drogowy, w tym ładunków ponadgabarytowych	18.12.2003	andrzej.szulc@agroland.com.pl
14.	Piotr Bik	Materiały wybuchowe. Bezpieczeństwo w transporcie lądowym materiałów niebezpiecznych	16.07.2004	biuro@explosive.pl
15.	Jarosław Bomba	Transport drogowy towarów niebezpiecznych"	2.04.2007	jaroslaw.bomba@interia.pl
16.	Krzysztof Kochanowski	Prawo transportu morskiego, lądowego i spedycji. Ubezpieczenia w transporcie morskim, lądowym i spedycji."	2.04.2007	kris@mar-consult.com
17.	Bożena Konarska	Doradca do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym towarów niebezpiecznych	28.06.2007	biuro@adr.pomorze.pl
18.	Jacek Jakub Goszczyński	Sztauerka, sztuki ciężkie, szkody ładunkowe i odszkodowania w transporcie morskim	6.06.2011	jacek@jg-marine.com
19.	Michał Kuryłłowicz	Szkody morskie i szkody/odszkodowania w międzynarodowym transporcie drogowym	6.06.2011	michal.kuryllowicz@wp.pl
20.	Mirosław Chmieliński	Transport ponadgabarytowy, ponadnormatywny i niestandardowy uzbrojenia i sprzętu wojskowego, materiałów wybuchowych i amunicji "	25.04.2014	chmielinski@poczta.fm'

Uwaga: Usługi ekspertów są odpłatne na podstawie wzajemnych uzgodnień i rozliczeń pomiędzy stronami.

4. Regaty Branży TSL o Puchar PISiL | ShipCup ’14

W dniach 12-15 czerwca 2014 roku odbyła się - zorganizowana przez firmę SAIL Romana Paschke - czwarta już edycja regat branży TSL o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki | ShipCup ’14 .

W czwartek od południa uczestnicy zjeżdżali do bazy w Porcie PTTK Wilkasy k. Giżycka na Mazurach. Wspólna kolacja, koncert szantowy i dobry humor sprawiły, że impreza tego dnia trwała do białego rana.

Do startu zgłosiło się 10 załóg, reprezentujących 8 firm. Organizatorzy zapewnili wszystkim jednakowe jachty kabinowe typu Maxus 24.

W ciągu dwóch dni rozegrano aż 14 wyścigów. Pogoda była iście regatowa i nie obyło się bez typowo żeglarskich przygód (porwane żagle, kolizje i mocne przechyły).

Zmagania zabezpieczała pływająca jednostka Ratowników Wodnych, a nad prawidłowym przebiegiem czuwał sędzia.

Atmosfera panująca wśród uczestników na wodzie i w tawernie DeZeTa była wyśmienita. Na pewno wielka w tym zasługa samych delegatów, którzy niemal natychmiast zintegrowali się i dobrze się ze sobą bawili. Słowa uznania należą się również organizatorom, którzy tak samo jak w poprzednich latach, stanęli na wysokości zadania, aby niczego nie zabrakło.

W niedzielę po śniadaniu odbyła się uroczysta ceremonia zakończenia regat, podczas której nastąpiło wręczenie unikatowych pucharów i medali. Uczestnicy postanowili nawiązać do starych zwyczajów panujących w największych regatach i skippera zwycięzców uraczyli przymusową kąpielą w jeziorze Niegocin.

Poniżej końcowa klasyfikacja:
1. Shipco Transport
2. PCC Intermodal
3. Sealand Logistics
4. ATC Cargo
5. DB Schenker | granatowa bandera
6. DB Schenker | biała bandera
7. BCT Gdynia
8. Balticon
9. Loconi Intermodal | ciemna bandera
10. Loconi Intermodal | biała bandera

Organizatorzy dziękują uczestnikom za wspaniałą zabawę i sportową rywalizację, a Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki oraz firmie Omnidruk za wsparcie przy organizacji projektu.

Zapraszamy już za rok na kolejną edycję regat. (org.)

KONWENCJA COTIF/CIM A UMOWA SMGS -
WYDAWNICTWO POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI Z 2010 R.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO UMOWY O MIĘDZYNARODOWEJ KOLEJOWEJ KOMUNIKACJI TOWAROWEJ (SMGS) WEDŁUG TEKSTU JEDNOLITEGO Z 1 LIPCA 2008 r.

Zmiana nr 6 obowiązująca od 1 lipca 2014 r.

I. W treści Umowy SMGS wprowadza się następującą zmianę:

W artykule 2 § 1 (str. 47), dodaje się nowy ustęp następującej treści:

Niniejszą Umowę stosuje się do przewozu towarów, jeżeli stacja nadania i przeznaczenia znajdują się w tym samym kraju a przewozy kolejowe odbywają się tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw.

II. W załącznikach do Umowy SMGS wprowadza się następujące zmiany:

1. Załącznik 10 § 3 (str. 173):
   W trzecim zdaniu po literze „P" przecinek zastępuje się kropką a całą resztę tego zdania skreśla się.
2. Załącznik 12.5 (str. 214):
   W punkcie 20 w tabeli kodów kolei, po skrócie kolei GR dodaje się: - RAI -96

III. W treści Umowy SMGS (tekst rosyjski) wprowadza się następującą zmianę:

W artykule 2 § 1 (str. 46), wprowadza się nowy ustęp następującej treści:

«Настоящее соглашение применяется к перевозкам грузов, если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся с участием железных дорог транзитом по территории одной и более стран»

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

Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
2-25.09.2015 Gdańsk	Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO	Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A.
1-3.09.2015	XVIII Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo 2015	Targi Warszawskie S.A.
25.09.2014, Kraków	ogólnopolskie spotkanie poświęcone problemom transportu w Unii Europejskiej	Akademia im. A.Frycza Modrzewskiego w Krakowie
Czerwiec-wrzesień 2014	udział w pracach projektu „efektywny i niezkłócony dostęp do terminali morskich w porcie gdyńskim", którego celem jest opracowanie optymalnego modelu biznesowo-operacyjnego obsługi kolejowej terminali i innych punktów przeładunkowych wagonów na terenie ZMPG.	Rada Interesantów Portu Gdynia
8-20.11.2014, Warszawa	II edycja Międzynarodowych Targów Trans Poland 2014	Lentewenc Sp. z o.o., Warszawa
10.10.2014 Gdańsk	Udział w Komitecie Honorowym Jubileuszowego Spotkania Towarzyskiego Biznesu Morskiego Wybrzeża Gdańskiego „Wspólna Kaczka 2014"	Promare Sp. z o.o.
sierpień 2014	Badanie i raport poziomu strat inwentaryzacyjnych w outsourcingu logistyki magazynowej	Rohlig Suus Logistics S.A.
Czerwiec 2014	Projekt branżowy „szczyty kosztują" (ograniczenie negatywnych skutków szczytów przewozowych w transporcie drogowym towarów	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
6.06.2014, Sopot	VI Ogólnopolska Konferencja Naukowa „InfoGlobMAR 2014 - wystąpienie przewodniczącego Rady M.Tarczyńskiego na temat problemów rozwoju polskich portów morskich z punktu widzenia spedytora i logistykap	Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego
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
Styczeń 2014	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

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

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

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