BIULETYN Polskiej Izby Spedycji i Logistyki
NR 7-12/2018 (lipiec-grudzień 2018)

SPIS TREŚCI

KONFERENCJA NOWOROCZNA IZBY (ES)

TRANSPORT DROGOWY

- Polemika/Stanowisko PISiL wobec serii artykułów o współpracy przewoźników z pośrednikami i spedytorami. (J.S.)

BREXIT

- Konferencja „łańcuchy dostaw po Brexicie. Konsekwencje dla przewoźników i spedytorów" (JS)
- Posiedzenie CLECAT Brexit Working Group i Customs and Indirect Taxation Institute, 17-18.09.2018, Bruksela (JS)
- Broszura "Brexit: Co powinien wiedzieć przedsiębiorca ? (ES)

TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

- Śródlądowe drogi wodne w Europie – funkcja transportowa i kierunki rozwoju (RR)

TRANSPORT MORSKI

- Ładunek nie lubi monopolu (M.T.)

FIATA / CLECAT/ EUROINFORMACJE

- Posiedzenie Maritime Logistics i Digit working group Clecat- Buksela, 11/09/18. (JS)

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE

- PEP - Polityka Ekologiczna Państwa 2030 (JS)

KONKURS PISiL - Młody Spedytor Roku (E.S)

"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."

Wydawca: Polska Izba Spedycji i Logistyki , ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia - tel. (58) 620 98 26, 620 19 50 , 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; Regon: 192629364 ;* KRS 0000068564, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Dziękując za współpracę w 2018 roku składamy naszym Czytelnikom najserdeczniejsze życzenia radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz wszelkiej pomyślności w nadchodzącym Roku.

Niech zbliżające się Święta będą dla Państwa niezapomnianym czasem spędzonym w gronie najbliższych osób bez pośpiechu, trosk i zmartwień.

Wraz z nadchodzącym Nowym Rokiem życzymy dużo zdrowia i szczęścia. Niech nie opuszcza Państwa pomyślność i spełnią się wszystkie najskrytsze marzenia a droga zawodowa będzie pełna sukcesów.

Redakcja

KONFERENCJA NOWOROCZNA IZBY

Tradycyjnie - jak co roku - Polska Izba Spedycji i Logistyki organizuje konferencję Noworoczną połączoną z koktajlem. Konferencja 2019 odbędzie się 10 stycznia 2019 roku od godz. 16,30 w hotelu Polonia Palace w Warszawie, Al. Jerozolimskie 45, sala Ludwikowska.

Konferencja i koktajl to doskonała okazja do nawiązania nowych lub odświeżenia już istniejących kontaktów dlatego też mamy nadzieję na liczny udział przedstawicieli firm zrzeszonych w PISiL.

Przyszłoroczną konferencję poświęcimy jubileuszowi 160-lecia spedycji na ziemiach polskich..

„160 lat spedycji na ziemiach polskich – co dalej ? ”

Program:

16.30 rejestracja uczestników
17.00 – 17.45 „Aktualne zmiany w prawodawstwie celnym UE. Wyzwania i oczekiwania”- T.Michalak- Minister-Counsellor, Customs Attaché, Permanent Representation of Poland to the EU
17,45 – 18,15 „160 lat spedycji na ziemiach polskich”- .prof. dr hab. Wojciech Paprocki
18,15 -19,00 dyskusja panelowa o przyszłości branży TSL w Polsce
19,00 - 19.30 Toast Noworoczny i koncert kolęd
19.30 - 23.00 koktajl noworoczny

Informujemy, iż rezerwacji noclegu w hotelu Polonia można dokonywać pod nr tel +48 22 31 82 890 lub 3182887, mail: poloniapalace@syrena.com.pl, podając hasło : konferencja PISiL 10.01.2019.
Hotel gwarantuje rezerwacje do dnia 18.12.2018 roku, a potem w razie dostępności pokoi. (ES)

TRANSPORT DROGOWY

POLEMIKA/STANOWISKO PISIL WOBEC SERII ARTYKUŁÓW O WSPÓŁPRACY PRZEWOŹNIKÓW Z POŚREDNIKAMI I SPEDYTORAMI.

Lepiej współdziałać niż wzajemnie obwiniać

Sądzę, że zarówno przewoźnicy jak i spedytorzy robią od czasu do czasu zakupy w Biedronce, Lidlu, Aldim, Careffourze czy innym tego typu sklepie – bo szeroki wybór i tanio.
A no właśnie – dlaczego tanio? Otóż miedzy innymi z powodu bardzo restrykcyjnych warunków dostawy towarów. Spóźnienie samochodu dostawczego o 10 minut skutkuje nie tylko odstawieniem na koniec kolejki, ale przede wszystkim dotkliwą karą finansową dla dostawcy towaru – producenta lub firmy handlowej. Każdy rozsądny dostawca oczywiście przerzuca tę karę na swego spedytora, nie poprzez notę obciążeniową lecz kompensatę z faktury. W praktyce uniemożliwia to spedytorowi obciążenie odpowiednią sumą rzeczywistego winowajcy opóźnienia dostawy czyli przewoźnika. Zresztą przewoźnik zawsze znajdzie usprawiedliwienie, choćby korki czy roboty drogowe.

Wyjaśnijmy o czy rozmawiamy

Ten krótki wstęp służy polemice, a właściwie wyjaśnieniu pewnych – nazwijmy to – nieporozumień zawartych w artykułach red. Przybylskiego (Przewoźnik nr 4 (61)). Służy też pokazaniu różnych aspektów pracy spedytora, z których daleko nie wszyscy zdają sobie sprawę.
Red. Przybylski swoje artykuły oparł na opiniach przewoźników, toteż trudno polemizować z red. Przybylskim, lecz z przewoźnikami jak najbardziej można i trzeba. Nie żeby się kłócić lecz przeciwnie – wyjaśniać i współpracować.
Przede wszystkim – o kim i o czym rozmawiamy? O kogo chodzi przewoźnikom? Używają oni określenia „spedycje” (to tak jakby firmy transportowe nazywać „transportami”) lub zamiennie „pośrednicy”, aby wskazać rzekomą przyczynę swoich kłopotów.
Ale w tekstach red. Przybylskiego pada tylko jedna nazwa owej „spedycji” – FAMOS. W internecie nietrudno znaleźć dwie firmy o tej nazwie. Jedna z nich to znana fabryka mebli okrętowych z siedziba w Starogardzie Gdańskim, druga to firma z Warszawy.
Ale równie nietrudno stwierdzić, że ten warszawski FAMOS wcale nie określa siebie jako firma spedycyjna lecz TRANSPORTOWA („własna flota”, „specjalizujemy się w PRZEWOZIE”, itd.).
Potwierdza to moje podejrzenia, że te tzw. „spedycje” to albo czynni przewoźnicy dorabiający sobie na boku działalnością quasi spedycyjną (pośrednictwem), albo „zdeklasowani” przewoźnicy pozbawieni

wskutek różnych okoliczności własnych środków transportu. Z prawdziwymi spedytorami nie mają oni wiele – lub zgoła nic – wspólnego.
Pisze red. Przybylski na samym początku swego artykułu o rosnących „długach" przewoźników, czemu rzekomo winne są, a jakże, „spedycje". Po pierwsze, słowo „dług" jest określeniem kolokwialnym i mocno nieprecyzyjnym – nie wiadomo kto komu jest winien. Precyzyjnie oddają to pojęcia „należności" i „zobowiązania". Z artykułu nie sposób dociec czy chodzi o pierwsze czy o drugie.
Po drugie, owszem, terminy płatności wydłużają się, i to od wielu już lat, za sprawa klientów, zwłaszcza tych dużych, dla których termin 90 dni jest już zbyt krótki. Nie znam firmy spedycyjnej, która byłaby w stanie prowadzić działalność realizując swe należności w ciągu 90 dni, a zobowiązania w ciągu np. 40 dni. Jeżeli wiec mówimy o zaległościach płatniczych, szukajmy winnych tam gdzie oni są rzeczywiście (a są to m.in. firmy wymienione na wstępie), a nie wśród spedytorów.
Poza tym – już od dawna termin płatności jest elementem negocjacji takim samym jak cena. Kto tego nie zauważył, żyje w swoim własnym świecie.

Mechanizmy, które już są

Cytuje red. Przybylski jednego z przewoźników: „w Polsce większość przewoźników to małe floty, które w przypadku większych kontraktów nie są partnerem dla dużych spedycji. Z tego powodu firmy transportowe często muszą szukać zleceń u małych spedytorów bądź pośredników".
Święte słowa. Należy tylko dodać, że te zlecenia to zwykle jednorazowe przewozy, którymi normalni spedytorzy się nie zajmują, a wiec ci mali spedytorzy bądź pośrednicy wywodzą się, jak pisałem wyżej, spośród przewoźników.
Inny przewoźnik cytowany w artykułach twierdzi, że oczekuje (od „spedycji") elastyczności cenowej w przypadku drożejącego paliwa. Po pierwsze taki mechanizm od dawna już istnieje (tzw. BAF), po drugie jego stosowanie zależy tylko i wyłącznie od dobrej woli klientów. Ciekaw jestem, czy klienci (nie „spedycje") tego przewoźnika, bo zapewne jakichś ma, są elastyczni cenowo w przypadku wzrostu cen paliwa i jak on tę elastyczność wymusza. Nawet dużym spedytorom rzadko to się udaje.
Tenże cytowany wyżej przewoźnik oczekuje od swego środowiska „zjednoczenia", w domyśle przeciw „spedycjom" i pośrednikom. Myślę, że słusznie. Tyle, że tego zjednoczenia jakoś nie widać. A może przewoźników jest zbyt dużo i mają zbyt dużo rozbieżnych interesów aby mogli się zjednoczyć?

Tęsknoty za regulowanym rynkiem

W ostatnim artykule z serii red. Przybylski przytacza różne wypowiedzi wiceministra Chodkiewicza na temat przewoźników i oczywiście pośredników i „spedycji". Cóż, przykro czytać. Nie wiadomo zresztą czy minister rzeczywiście wypowiedział słowa i poglądy cytowane w artykule. Mam wielką nadzieję, że nie.
Na początku minister rzekomo snuł – wzorem zresztą wielu przewoźników – dywagacje na temat ustalenia jakiejś stawki czy prowizji minimalnej. Podobno Polska proponuje ustalenie w pakiecie mobilności maksymalnej prowizji „pośrednika". Zupełnie jakbyśmy żyli 40 lat temu, a dookoła kwitł socjalizm regulujący wszystkie rynki, ceny, prowizje itd. Wiem, że taki świat marzy się wielu (przewoźnikom). Ale żeby wiceministrowi 30 lat po transformacji ustrojowej?
Dalej minister (?) twierdzi, że „pośrednik otrzymuje 40-50 proc. całkowitej kwoty zapłaconej przez stronę zlecającą usługę transportową". To jakieś kuriozum. Pracuję w spedycji i logistyce prawie 50 lat i nie słyszałem o takich marżach dla spedytora. Marża rzędu 20 proc. jest nieosiągalnym obecnie marzeniem. Ktoś musiał ministra wprowadzić w błąd, ponieważ inaczej nie umiem sobie wyobrazić źródeł takiej wypowiedzi.
Wreszcie minister (?) twierdzi, ze „przewoźnik odpowiada nie tylko za organizację całej operacji transportowej, ale również za finansowanie administracji przedsiębiorstwa, utrzymanie floty, wynagrodzenia … itd.". Znowu minister został wprowadzony w błąd?
Przewoźnik nie odpowiada za organizację operacji transportowej. Przewoźnik odpowiada za wykonanie przewozu z punktu A do punktu B – kropka. A przedsiębiorstwa, pracowników, administrację itd. mają raczej firmy spedycyjne, a nie przewoźnicy – przypomnijmy tu wypowiedź cytowaną wyżej: „większość przewoźników w Polsce to małe floty" – a wiec, jak wszyscy wiemy, raczej małe rodzinne firmy, a nie wielkie przedsiębiorstwa z wielką administracją.

Ogólnie, z rzekomych wypowiedzi ministra wyłania się obraz rzeszy dużych polskich firm transportowych posiadających po kilkaset pojazdów i zatrudniających setki pracowników, atakowanych przez jakichś samotnych wilków lub raczej niebieskich ptaków, którzy za cały majątek posiadają komórkę w kieszeni i którzy jak sępy rzucają się na firmy transportowe i podrzucając im jakieś ochłapy w postaci zleceń transportowych, wykradają 50-procentową marżę. Jeżeli jest to obraz rzeczywistości, to chyba jedynie rzeczywistości kreowanej na różnych spotkaniach i naradach mających na celu powrót do czasów sprzed 40 i 50 lat, czyli regulowanego, bezpiecznego rynku.

Wzór zlecenia transportowego

Wreszcie, w artykule są zamieszczone propozycje ZMPD (rozumiem, że – jak z nich wynika – skierowane przeciwko „spedycjom", pośrednikom i zbyt wysokim marżom tychże). Spróbuję odnieść się do poszczególnych propozycji.

1. „ Pośrednik nie powinien mieć prawa przekazywania zlecenia przewozowego kolejnemu pośrednikowi…itd.".
   Propozycja ta może dotyczyć jedynie pojedynczych przewozów, którymi, jak pisałem wyżej, spedytorzy z prawdziwego zdarzenia w zasadzie nie zajmują się. Równocześnie ta propozycja zupełnie rozmija się z rzeczywistością współczesnej spedycji i logistyki, nie wspominając o rodzących się na naszych oczach trendach w logistyce (logistyka 3 PL, 4 PL, nawet 5 PL) w których firma logistyczna w ogóle nie zajmuje się czynnościami operacyjnymi, jedynie podzlecając je innym uczestnikom rynku TSL.
2. „Powinna być uregulowana maksymalna wysokość prowizji pośrednika…".
   Pomijając to co napisałem wyżej na temat chęci powrotu do regulowanego rynku, dlaczego mamy uregulować jedynie prowizje pośrednika? A dlaczego nie zarobek przewoźnika? A dlaczego nie maksymalną stawkę za kilometr? A dlaczego nie obniżyć stawki za kilometr pusty do zera, do odległości np. 50 km? W ten sposób, regulując wszystko, dojdziemy do absurdów. Lepiej się powstrzymajmy przed tymi regulacjami.
3. „ Pośrednik oznacza przedsiębiorstwo logistyczne, spedycyjne (…), który organizuje w imieniu nadawcy ładunku wykonanie usług transportowych…"
   Problem w tym, że prawdziwy spedytor organizuje, często na prośbę przewoźnika, wykonanie usług transportowych w swoim imieniu aby np. zmniejszyć ilość pustych kilometrów. Działa tu w interesie przewoźnika, a nie głównego klienta. Obawiam się, że rynek jest na tyle skomplikowany, że nie da się go opisać za pomocą prostych kilkuzdaniowych definicji na doraźny użytek kogokolwiek.
4. „Należałoby określić zasady wykonywania pośrednictwa…".
   Wypada tu stwierdzić jasno: żaden profesjonalny uczestnik obrotu, spedytor czy pośrednik, działający na rynku i chcący dalej na nim działać, nie będzie podcinać gałęzi na której siedzi, poprzez stawianie przewoźnikom nierealnych wymagań i oczekiwań w celu oszukania przewoźnika przy rozliczeniu. Byłby to koniec jego działalności na rynku.
   Rozmawialiśmy o tym na spotkaniu Forum Transportu Drogowego – Polska Izba Spedycji i Logistyki i stwierdziliśmy, że byłoby dobrze opracować wzór zlecenia transportowego do stosowania przez SPEDYTORÓW (prawdziwych, nie malowanych) i PRZEWOŹNIKÓW (jak wyżej). Być może (na początek) wystarczyłaby wspólna akcja informacyjna co powinno się znaleźć w zleceniu, a co nie.
   Kuriozalne warunki zlecenia (swoją drogą – kto i dlaczego je przyjmuje, skoro kłócą się ze zdrowym rozsądkiem) są specjalnością przypadkowych osób lub firm szukających łatwego zarobku, często nie posiadających licencji na wykonywanie zawodu, a nie spedytorów.

Kilka definicji

Na koniec dla porządku przypomnienie kilku podstawowych definicji i faktów, rzeczy oczywistych, z pewnością dobrze znanych czytelnikom „Przewoźnika". Ale jak mawiał klasyk nauk organizacji i zarzadzania Peter Drucker, rzeczy oczywiste trzeba powtarzać do znudzenia.

A wiec SPEDYCJA to nie firma, lecz określenie całokształtu czynności i starań polegających na ORGANIZACJI TRANSPORTU RZECZY I LUDZI. Spedytor działa na rzecz i w interesie załadowcy czyli właściciela towaru i reprezentuje go wobec przewoźnika – nie tylko drogowego, lecz również morskiego,

lotniczego czy kolejowego. Doradza klientowi odnośnie wyboru najlepszej trasy i sposobu przewozu, najlepszego przewoźnika, spraw celnych i podatkowych, prawa transportowego, zwyczajów transportowych w różnych krajach i miejscach, przepisów, rozporządzeń, uzusów, stawek, opłat, umów, warunków transportu (np. INCOTERMS), załadunku, wyładunku, transportów liniowych i czarterowych itd. itp.
TRANSPORT natomiast to fizyczny przewóz (przemieszczenie) tychże rzeczy lub ludzi z punktu A do punktu B.
Tak więc SPEDYTOR zajmuje się organizacją transportu działając na rzecz i w interesie załadowcy czyli właściciela towaru. Przewoźnik natomiast to osoba fizycznie wykonująca przewóz.
Jak wynika z powyższych definicji, współdziałanie spedytora i przewoźnika jest konieczne dla dobrej obsługi klienta.
Osobiście uważam, że rozsądna dyskusja, z udziałem specjalistów i praktyków, na temat warunków dopuszczania do i wykonywania zawodu spedytora jest wskazana, byleby nie zaczynać jej od nakazów, zakazów i regulacji wysokości marzy. Należałoby też, z całą pewnością, lobbować na rzecz zwiększenia kontroli poprzez uprawnione organy.

Warunki płatności

Przewoźnicy często wytykają spedytorom brak odpowiedniego zabezpieczenia finansowego. Jest to uproszczenie zarówno tematu jak i kulis powstania obecnej sytuacji w tym zakresie, które – w największym skrócie – są takie, że to przewoźnicy właśnie doprowadzili w drodze lobbingu do powstania niskich polis ubezpieczeniowych nie mogących pokryć całego ewentualnego ryzyka.
Trudno też zgodzić się z często pojawiającym się twierdzeniem o rzekomym braku jakiejkolwiek odpowiedzialności spedytora za swoją działalność. Sprawa ta jest uregulowana w odpowiednich przepisach, które trudno w tym miejscu przytaczać, ale które istnieją i można się z nimi zapoznać.
Zapewne warto poświecić temu zagadnieniu więcej czasu i miejsca, choćby po to, aby zweryfikować nieuprawnione opinie o braku odpowiedzialności spedytora.
Środowisko spedytorów nie może odpowiadać za osoby i czyny nieuczciwe osób podszywających się pod miano spedytora, podobnie jak środowisko transportowców za nieuczciwych przewoźników. Nie znaczy to, że jedni i drudzy nie powinni współdziałać w celu wyeliminowania takich fałszywych spedytorów i przewoźników z rynku. Przeciwnie – powinni. I na tym musimy się wszyscy skupić zamiast na wzajemnych pretensjach.

Wyimki
Spedycja to nie firma, lecz określenie całokształtu czynności i starań polegających na organizacji transportu, rzeczy i ludzi. Spedytor działa na rzecz i w interesie załadowcy czyli właściciela towaru i reprezentuje go wobec przewoźnika.

Środowisko spedytorów nie może odpowiadać za osoby i czyny nieuczciwe osób podszywających się pod miano spedytora, podobnie jak środowisko transportowców za nieuczciwych przewoźników. (Opr. Juliusz Skurewicz)

BREXIT

KONFERENCJA „ŁAŃCUCHY DOSTAW PO BREXICIE. KONSEKWENCJE DLA PRZEWOŹNIKÓW I SPEDYTORÓW”

Zbliżający się (?) BREXIT można określić mianem 3N – niewiedza, niepewność, nerwowość.

Znak zapytania powyżej jest oczywiście nieprzypadkowy – niektórzy mianowicie twierdza, ze wciąż jest szansa na „ no Brexit”. Szansa ta chyba jednak jest tak nieduża, ze nie warto się tym scenariuszem zajmować, zwłaszcza, ze w takim przypadku nic się nie zmieni w stosunku do obecnej sytuacji.

Niewiedza wynika z tego, ze dziś – pół roku przed oficjalną datą wyjścia W. Brytanii z UE – nie wiadomo jakie będą warunki tego wyjścia. Innymi słowy nie wiadomo jak będzie wyglądać umowa wyjścia a tym bardziej, jak będą wyglądać przyszłe relacje Wlk. Brytaniii z pozostałymi 27-ma krajami UE. Nie wiadomo też, czy taka umowa wyjścia w ogóle powstanie i będzie „deal", czy nie powstanie i będzie tzw. „no deal" czyli wyjście bezumowne.

Niewiedza powoduje niepewność co do przyszłych relacji i stosunków – w tym handlowych, celnych, transportowych, a przede wszystkim ludzkich (ok. miliona naszych rodaków, przypomnijmy, pracuje w Wlk. Brytanii, zaś ogółem imigrantów jest w Wlk. Brytanii ok. 4 milionów).

Niewiedza i niepewność stanowią doskonałą pożywkę dla narastającej nerwowośći zwłaszcza wśród tych których sprawa ta dotyczy bezpośrednio. Wśród nich warto wymienić przewoźników i spedytorów obsługujących obecnie wymianę towarową miedzy Polska a Wlk. Brytanią (która jest 3-cim co do ważności partnerem handlowym Polski), ale nie tylko – jak wiadomo, polscy przewoźnicy drogowi wykonują też kabotaż i przewozy międzynarodowe między krajami UE a Wlk. Brytanią. Słychać np. głosy, że przewoźnicy już przestają wykazywać zainteresowanie długoterminowymi kontraktami do/z UK i szukają innych kierunków.

Zważywszy, że:

- rocznie granice (wciąż jeszcze tylko geograficzną) miedzy UK a UE przekracza 4,4 mln ciężarówek, w tym równe 4 mln przez Dover,

- co czwarta ciężarówka wjeżdżająca na obszar Zjednoczonego Królestwa (UK) jest ciężarówką polską,

- jeżeli nie uda się osiągnąć porozumienia odnośnie umowy wyjścia (deal) do końca listopada, to najprawdopodobniej nie uda się osiągnąć go w ogóle – co oznacza „no deal"

- nawet w przypadku osiągnięcia porozumienia, musi ono być ratyfikowane przez parlamenty europejski i UK w I-szym kwartale 2019, co wcale nie jest pewne, również z uwagi na niepewną (znowu ta niepewność) sytuację polityczną w UK

- w razie no deal, nie będzie tez okresu przejściowego (dostosowawczego), który ma trwać do końca 2020. Inaczej mówiąc, z dniem 30/03/2018 UK stanie się dla krajów UE krajem trzecim pod względem relacji handlowych, celnych i wszelkich innych ze wszystkimi tego konsekwencjami, o których niżej.

Zważywszy to wszystko oraz biorąc pod uwagę wspomniane wyżej 3N , ZMPD I PISiL zorganizowały wspólnie w dniu 09/10/2018 w warszawskim hotelu Renessaince konferencję pod hasłem „ Łańcuchy dostaw po Brexicie – konsekwencje dla przewoźników i spedytorów".

Konferencje objęło honorowym patronatem Min. Infrastruktury RP.

Po otwarciu przez Prezesa ZMPD Jana Buczka oraz Przewodniczącego Rady PISiL Marka Tarczyńskiego, głos zabrali Ambasador Zjednoczonego Królestwa Jonathan Knott oraz podsekretarz stanu w Min. Infrastruktury Marek Chodkiewicz.

Konferencja była podzielona na dwa panele dyskusyjne.

W pierwszym , pod hasłem „Biała Księga – jak może wyglądać transport i logistyka po Brexicie" , uczestniczyli przedstawiciele administracji brytyjskiej z departamentu ds. Wyjścia z EU , Departamentu Transportu oraz Podatków i Ceł, przedstawiciele naszych ministerstw Spraw Zagranicznych , Infrastruktury i Finansów; przedstawiciel międzynarodowej organizacji spedytorów CLECAT, przedstawiciel IRU oraz PISiL.

W panelu drugim, odbywającym się pod hasłem „ Przewidywane warunki przepływu towarów i usług po Brexicie – oczekiwania i obawy branży transportowo-logistycznej" uczestniczyli przedstawiciele firm handlowych i spedycyjnych; Polsko-Brytyjskiej Izby Handlowej; Stowarzyszenia Transportu Towarowego; doradcy podatkowi oraz przedstawiciel ZMPD w Brukseli.

Z wypowiedzi uczestników panelu pierwszego warto odnotować co następuje:

- od lutego br. tzn. od pierwszej konferencji na ten temat dokonał się duży postęp w negocjacjach miedzy UK a UE. Obecnie uzgodnionych jest ok. 85 % pakietu spraw. Na marginesie warto jednak w tym momencie zwrócić uwagę ,

że zgodnie ze stanowiskiem negocjatorów unijnych „dopóki wszystko nie jest uzgodnione, nic nie jest uzgodnione”, stąd ww 85% nie mają większego znaczenia,

- Białł Księga (oficjalny dokument rządu UK ws. warunków wyjścia, opublikowany w lipcu br i czasami przedstawiany przez przedstawicieli UK jako propozycja nie do odrzucenia), odnosząc się do kwestii transportu, proponuje maksymalne ułatwienia i uznanie wzajemne wszystkich dokumentów włącznie z prawami jazdy i dokumentami stricte transportowymi jak świadectwo kwalifikacji zawodowych i licencje,

- UK proponuje w Białej Księdze wprowadzenie tzw. FCA (Facilitated Customs Arrangements) tzn. pogłębionej strefy wolnego handlu miedzy UK a UE po Brexicie – bez cel, kontroli granicznych itd.

Jednak warto zauważyć, że zdaniem negocjatorów unijnych ew. zgoda Unii na FCA przy deklarowanej jednocześnie przez UK woli prowadzenia całkiem niezależnej polityki handlowej z resztą świata może oznaczać przynajmniej częściową utratę kontroli UE nad własnym obszarem celnym, stad aprobata dla brytyjskiej propozycji FCA w obecnym kształcie jest mało prawdopodobna.

- głównym obecnie problemem będącym przeszkodą dla zawarcia dealu jest kwestia granicy miedzy Irlandią a Irlandią Płn.. Irlandia, ze zrozumiałych względów nie chce aby granica ta stała się zewnętrzną granicą UE, zaś UK nie chce, również ze zrozumiałych względów, aby istniała jakakolwiek granica czy bariera celna między Wlk. Brytanią a Irlandią Płn. Toteż proponowane przez Unie rozwiązanie w postaci granicy celnej miedzy Irlandią Płn. a resztą UK, czyli de facto wewnątrz Zjednoczonego Królestwa, jest – nawet przy zagwarantowaniu maksymalnie daleko idących ułatwień dla handlu wewnętrznego UK – mało realne.

Notabene - ciekawe jest to, że -patrząc na całość UE , sieć wzajemnych powiązań między jej 28-ma wciąż członkami, wszystkie umowy, dyrektywy i całość codziennego życia UE niejako z lotu ptaka, jedna granica o długości nieprzekraczającej kilkaset km wydaje się drobnym nieistotnym szczegółem. Tymczasem obecnie wydaje się to problemem nie do przezwyciężenia.

- praktycznie każde rozwiązanie odnośnie przyszłych stosunków handlowych, poza może wspomnianym wyżej FCA którego UE raczej nie zaakceptuje, oznaczać będzie , że UK po Brexicie (tzn. albo po 29/3/19 albo po 31/12/20) stanie się krajem trzecim. W konsekwencji należy liczyć się z powrotem granic celnych, ceł, podatków, kontroli granicznych itp. , co dzisiaj wydaje się niewyobrażalne, ale już wkrótce może uczynić wymianę handlową i jej realizacje poprzez środki transportu wielce uciążliwą, czaso- i pracochlonną. Kaąde dodatkowe 2 minuty na pojazd przekraczający granice z powodu jakiejkolwiek kontroli (choćby fitosanitarnej) oznacza 27 km kolejki samochodów, o dodatkowych kosztach nie wspominając

- Polska obecnie nie prowadzi odrębnych negocjacji z UK (co nie oznacza, że nie ma wzajemnych kontaktów) stojąc na stanowisku, ze Komisja ma właściwy mandat oraz większą siłę negocjacyjną. Dopiero w razie fiaska negocjacji unijnych (czyli „no deal”) poszczególne kraje, w tym Polska będę się starać ułożyć na nowo wzajemne stosunki z UK. Polska np. zamierza powołać się na starą, pochodzącą z lat 70-tych ub. wieku umowę dotyczącą transportu wzajemnego, bardzo zresztą korzystną dla Polski. Niejaki problem może być tylko z tym, że UE nie uznaje takich umów za ważne i obowiązujące. Możliwy jest też powrót do tzw. Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, co jednak byłoby bardzo uciążliwe i nieefektywne.

- UE stara się aby kwestie transportowe były częścią większego pakietu negocjacyjnego (handlowego). Chce w ten sposób uniknąć precedensu i „ostrzec” inne kraje trzecie przed próbami negocjacji z UE jedynie kwestii transportowych. W ogóle zresztą, Unia bardzo dba o unikanie precedensów – można przecież odnieść wrażenie, że stanowisko negocjacyjne UE jest specjalnie twarde, aby nie musieć w przyszłości negocjować innych „exitow”.

W panelu drugim, dyskutanci powiedzieli m.in.:

- UK jest krajem importowym – deficyt za rok 2017 wyniósł 136 mld funtów, a byłby jeszcze większy gdyby nie eksport usług, toteż „no deal” byłby dla UK bardzo niekorzystny ponieważ zablokowałby eksport usług i znacznie zwiększył deficyt . Podobnie niekorzystny byłby dla gospodarki polskiej również ze względu na bilans handlowy

- dla producentów samochodów mających montownie na terenie UK każde rozwiązanie mniej korzystne od obecnego może oznaczać konieczność przeniesienia montowni na kontynent

- kontrole graniczne miedzy Unią a UK na dzień dzisiejszy są trudne do wyobrażenia m.in. ze względu na prawie całkowity brak odpowiedniej infrastruktury granicznej oraz odpowiedniej liczby urzędników celnych.

UE nie ma w budżecie przewidzianej żadnej sumy na dofinansowanie odpowiednich inwestycji. Niektóre kraje jak Francja czy Holandia podjęły już we własnym zakresie pewne prace.

- Brexit oznacza bardzo poważne zmiany w zakresie podatku VAT – stawki i terminu płatności.

Próbując posumować zarówno konferencje jak i szerzej – obecną sytuację w zakresie negocjacji brexitowych, trzeba powiedzieć, że:

- stanowisko negocjatorów unijnych jest twarde i nie są oni skorzy do kompromisów. Czy jest to działanie w interesie urzędników unijnych jak twierdzą jedni czy w interesie Unii jako całości jak mówią inni – na to pytanie każdy musi sobie odpowiedzieć sam

- negocjatorzy i rząd UK robią wszystko aby wyjście było bezbolesne i korzystne dla UK, spośród obecnie obowiązujących ich umów wybierają te dobre (wolny handel) a odrzucają te ich zdaniem złe (wolny przepływ osób). Jest to zrozumiale, ale czy to jest słynny angielski fair play?

-pamiętajmy, że no deal (wciąż prawdopodobny) równa się brakowi okresu przejściowego (który, jeżeli będzie, będzie obowiązywać do końca 2020 r). Brak okresu przejściowego to granice celne, cła, kontrole graniczne, to wszystko, co znamy sprzed unii celnej a co trudno sobie dziś jeszcze wyobrazić – i to już 30 marca przyszłego roku.

- nawet deal i okres przejściowy nie oznacza, że po 1/1/2021 wszystko będzie tak jak dziś. Przeciwnie – fachowcy twierdzą, że UK będzie krajem trzecim, a więc jakieś formy kontroli celnych i ograniczeń w handlu będę wprowadzone.

- fachowcy twierdzą też, że tzw. możliwości techniczne osiągnięcia dealu (czyli możliwości osiągnięcia porozumienia przez samych negocjatorów) już dawno się wyczerpały, teraz konieczne są decyzje polityków

- obecne negocjacje nie dotyczą w żaden sposób przyszłych (tzn. po Brexicie) relacji politycznych miedzy UK a UE. Relacje te będą skrótowo omówione w tzw. deklaracji politycznej przywódców Unii i UK dołączonej do umowy wyjścia, zaś szczegółowo negocjowane po Brexicie.

Na koniec jeszcze jedna uwaga. Pewne zdziwienie budzi fakt zupełnego braku zainteresowania tematem ze strony MGM i ZS - a przynajmniej takiego zainteresowania nie widać. A przecież jeszcze kilkadziesiąt lat temu, dopóki transport towarowy między Polską a UK nie został całkowicie opanowany przez przewoźników drogowych, udział żeglugi morskiej (short-sea) był bardzo znaczący. Dziś, gdy całkiem realne scenariusze rozwoju sytuacji każą spodziewać się nawet kilkudziesięciokilometrowych kolejek na granicach lądowych miedzy UE a UK, wspomożenie wymiany handlowej przez transport morski byłoby całkiem na miejscu. Każdy kryzys jest , jak wiadomo, równocześnie szansą. W tym przypadku byłaby to szansa dla żeglugi morskiej. Ale szanse trzeba umieć wykorzystać a przede wszystkim odpowiednio się do niej przygotować.

Materiały z konferencji stanowią załącznik do niniejszego Biletynu. (JS)

POSIEDZENIE CLECAT BREXIT WORKING GROUP I CUSTOMS AND INDIRECT TAXATION INSTITUTE (CITI), 17-18.09.2018, BRUKSELA

W dniach 17 i 18 delegat PISiL uczestniczył w posiedzeniu CLECAT BREXIT WORKING GROUP I CUSTOMS AND INDIRECT TAXATION INSTITUTE (CITI), które odbyło się w siedzibie World Customs Organisation.

Pierwszego dni gośćmi byli przedstawiciele Her Majesty Revenue and Customs (HMRC) zajmujący się przygotowaniem kwestii celnych i handlowych po Brexicie, którzy poinformowali, że:

- UK wprowadzi w życie Independent Trade Policy z resztą świata
- z krajami UE White Paper proponuje Facilitated Customs Arrangement (FCA), na mocy którego nie byłoby konieczności odpraw celnych, procesów celnych i kontroli (FCA nie wyklucza konieczności składania deklaracji celnych)
- reguły Wspólnego Rynku (Single Market) będą przestrzegane, chyba ze Parlament UK zdecyduje inaczej
- w przypadku No Deal scenario, nie będzie wolnego obrotu towarami miedzy UK a UE – będą obowiązywać deklaracje celne, cła i VAT.

W dyskusji , już tylko na forum CLECAT, pojawiały się głosy, że FCA jest rozwiązaniem w miarę korzystnym, aczkolwiek na obecnym etapie znanych jest zbyt mało szczegółów, poza tym wprowadzenie takiego rozwiązania zajmie dużo więcej czasu niż kilka miesięcy które zostały do daty Brexitu (29.03.2019).

Delegat PISiL zwrócił uwagę, że poparcie przez CLECAT w tzw. position paper, w jakiejkolwiek, choćby obwarowanej wieloma zastrzeżeniami, formie propozycji jednej ze stron, w tym przypadku UK, będzie de facto oznaczać opowiedzenie się CLECAT'u po konkretnej stronie czego należałoby unikać.

W dyskusji zwracano też uwagę, ze BREXIT oznacza konieczność zatrudnienia i przeszkolenia tysięcy nowych celników, agentów celnych i innych pracowników wspomagających, co wiąże się zarówno z dodatkowymi kosztami jak i niezbędnym do tego czasem.

W drugim dniu gośćmi posiedzenia byli przedstawiciele Komisji UE, z zespołu M. Barniera negocjujący z UK kwestie handlowe, pod kierunkiem Josa Hupperetza, który stwierdził, że obawy co do przyszłych rozwiązań są i pozostaną i dlatego przyszły kształt stosunków miedzy UK a UE może być dyskutowany dopiero po 29.03.2019 podczas transition period który będzie trwać do końca grudnia 2020 - na dziś pozostają poważne różnice zdań miedzy UE a UK. Jeżeli dojdzie do ogłoszenia porozumienia będzie mu towarzyszyć deklaracja polityczna przywódców UE i UK odnośnie przyszłych relacji, prawdopodobnie porozumienie (Withdrawal Agreement) zostanie przesunięte do polowy listopada, brak podpisu głównych negocjatorów w tym czasie oznacza wyjście UK z UE bez porozumienia co równa się przywróceniu ceł, kontroli granicznych itd. itp. natychmiast, bez transition period.
Propozycja FCA jest nie do przyjęcia ponieważ, łącznie z Independent Trade Policy deklarowaną przez UK oznaczałaby utratę przez UE kontroli nad swoim obszarem celnym (Customs Union).
Jednym z głównych punktów nieuzgodnionych pozostaje kwestia granicy miedzy Irlandia a Irlandia PLn. UE proponuje pozostanie Irlandii Płn. w Customs Union i utworzenie granicy celnej miedzy Wlk.Brytania a Irlandia Płn. z zastosowaniem wszelkich możliwych ułatwień dla handlu opracowanych już dawno w ramach UE. UK nie przyjmuje tego rozwiązania.
Single Market i Customs Union to nie są słowa lecz wynik długoletnich wysiłków wszystkich krajów UE którego nie można poświęcić z powodu Brexitu. Po Brexicie UK będzie dla UE krajem trzecim co oznacza wprowadzenie procedur celnych. Zamiast FCA można wprowadzić FTA, ale to nie to samo.

W dyskusji po wystąpieniu przedstawicieli Komisji nie było już nowych elementów poza propozycja zwrócenia się do Komisji o pomoc finansową i organizacyjną w zatrudnieniu i przeszkoleniu agentów celnych i innych nowych pracowników.

Propozycja position paper CLECATu ws. Brexitu pojawi się w ciągu kilkunastu dni.

Następne spotkanie Komisji CITI i Brexitu odbędzie się w dniu 16/11/18, następnego dnia po Freight Forwarders Forum.

Podsumowując spotkanie należy zauważy, że zespół negocjacyjny UE wydaje się być bardzo „twardo" nastawiony, nakierowany na bezwzględne przestrzeganie prawa UE bez żadnych ułatwień i wyjątków. Paradoksalnie może to spowodować tendencje odśrodkowe w UE oraz chęci indywidualnych negocjacji z UK, do których zresztą UK otwarcie wzywa. Brak porozumienia otworzy również drogę do indywidualnych negocjacji. Rząd UK szuka rozwiązania idealnego dla siebie nie chcąc ponieść żadnych negatywnych konsekwencji ani kosztów wyjścia z UE. Niewykluczone, ze sprawa Irlandii może być najtrudniejsza i zablokować porozumienie.

Przedstawiciel PISiL zasugerował CLECAT'owi zorganizowanie osobnego spotkania poświęconego konsekwencjom Brexitu dla spedytorów i logistyków, choćby w kontekście możliwego przeniesienia handlu na short sea. (opr. JS/ES)

BROSZURA "BREXIT: CO POWINIEN WIEDZIEĆ PRZEDSIĘBIORCA?

Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii przygotowało broszurę "BREXIT: Co powinien wiedzieć przedsiębiorca?", którą zamieszczamy jako załącznik do niniejszego Biuletynu. (ES).

ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE W EUROPIE – FUNKCJA TRANSPORTOWA I KIERUNKI ROZWOJU

Wprowadzenie

Łącznie w krajach UE-28 transport wodny śródlądowy obsługuje 6% potrzeb przewozowych mierzonych pracą przewozową (tkm). W porównaniu z transportem kolejowym (nieco ponad 17%) i transportem samochodowym (ok. 72%)[1] jest to udział niewielki. W związku z tym często pojawiają się opinie, że transport wodny śródlądowy jest gałęzią przestarzałą, której rozwój nie ma przyszłości. Wbrew tym opiniom, celem artykułu jest wykazanie, że mimo zachwiania przewozów w 2009 r. **śródlądowe drogi wodne w Europie nie tracą na znaczeniu.** Ponadto artykuł ma pokazać, że w krajach Europy Zachodniej, w myśl zasady zrównoważonego rozwoju transportu, podejmowane są działania inwestycyjne aby **funkcję transportową dróg wodnych wzmocnić**.

W Europie funkcjonują następujące główne systemy śródlądowych dróg wodnych:

- **Ren wraz z dopływami** (Mozela, Saara, Men, Neckar) i kanałami (Wezer-Datteln i Ren-Herne);
- **połączenie północ-południe**, którą tworzą kanały i rzeki Belgii, Holandii i północnej Francji (w tym przede wszystkim Skalda, Moza, Sambra, Kanał Alberta, Kanał Charleroi–Bruksela, Kanał Ren-Amsterdam);
- **połączenie wschód-zachód**, które łączy północne i wschodnie tereny Niemiec z zachodnią częścią Niemiec, Holandią i Belgią (tworzą je rzeki: Łaba, Wezera i Ems oraz kanały: Dortmund-Ems, Boczny Łaby, Łaba-Lubeka i Kűstenkanal i Mittellandkanal);
- **połączenie południe-wschód**, które biegnie przez kraje naddunajskie i tworzy je Dunaj wraz z kanałem Men-Dunaj.

Obok tych głównych czterech osi śródlądowych dróg wodnych istnieje w Europie jeszcze kilka mniejszych połączeń, a wśród nich:

- droga wodna Sekwana-Oise,
- droga wodna Rodan-Saona.

1. Wykorzystanie transportowe systemu drogi wodnej Renu

Droga wodna Renu (fr. *Rhin*, niem. *Rhein*, nid. *Rijn*) wraz z głównymi jej dopływami jest główną osią europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych. Ren (dł. ok. 1400 km) od Bazylei do miejscowości Iffezheim (poniżej Strasburga) jest skanalizowany, przy czym od Bazylei do Strasburga droga ta nie biegnie w korycie Renu, lecz lateralnie po zachodniej stronie koryta rzeki jako Wielki Kanał Alzacki. Kanał ten (wybudowany w latach 1928-1970) liczy 118 km długości i jest integralną częścią kaskady Renu[2]. W dalszym biegu rzeki od stopnia wodnego Iffezheim Ren jest drogą wodną swobodnie płynącą. Na całej długości droga wodna Renu ma parametry techniczne klasy VIb[3], na której mogą być eksploatowane zestawy pchane złożone z pchacza i czterech barek pchanych o łącznej zdolności przewozowej do 12 tys. ton.

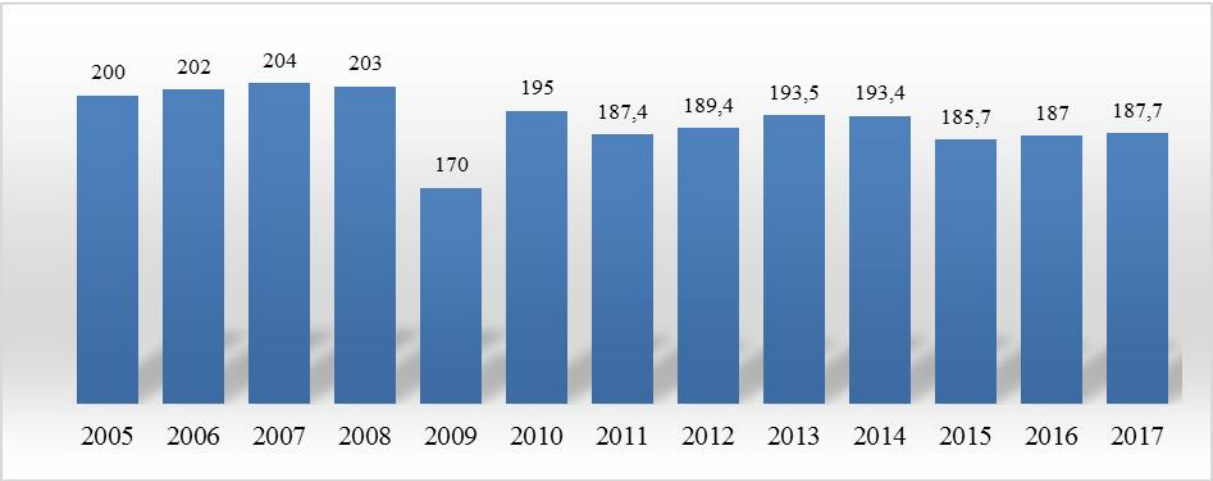
Ren jest najintensywniej wykorzystywaną do celów transportowych drogą wodną w Europie. Łączne przewozy ładunków na całej drodze wodnej Renu od lat wynoszą ponad 300 mln ton w skali roku i

[1] *Statistical pocketbook 2017*, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en [dostęp 18.10.2018].
[2] R. Szymkiewicz, *Dolna Wisła rzeka niewykorzystanych możliwości*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2018, s. 63.
[3] *Śródlądowe drogi wodne – Polska na tle Europy*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Wydawnictwo Polkar, Warszawa 2017, https://mgm.gov.pl/wp-content/uploads/2017/02/drogi-wodne-polska-na-tle-europy.pdf [dostęp 10.10.2018].

stanowią 2/3 łącznych przewozów wykonywanych na śródlądowych drogach wodnych. Szacuje się, że w delcie Renu od granicy niemiecko-holenderskiej do ujścia do Morza Północnego przewozy ładunków wynoszą znacznie ponad 100 mln ton. Są to dane szacunkowe, ustalone na podstawie danych z lat 1990-2007[4], gdyż obecnie w oficjalnych statystykach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (ang. *Central Commission for the Navigation of the Rhine*) przewozy na tej drodze wodnej rejestrowane są tylko w odniesieniu do odcinka od Bazylei (Szwajcaria) do granicy niemiecko-holenderskiej (rys. 1) i określane są jako **tradycyjna żegluga na Renie** (ang. *traditional rhine*).

Rys.1. Praca przewozowa w 2017 r. na drodze wodnej Renu objętej żeglugą tradycyjną
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe market observation*, CCNR and the European Commission, September 2018, https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_en.pdf [dostęp 15.10.2018]

Szacuje się, że przewozy w ramach tradycyjnej żeglugi na Renie stanowią 50% wolumenu przewozów ładunków realizowanych na europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Jak wynika z rys. 2, przed 2009 r. przewozy na tej drodze wodnej w ramach żeglugi tradycyjnej wynosiły ponad 200 mln ton, po czym uległy załamaniu i obecnie w skali roku kształtują się w granicach 190 mln ton.



Rys. 2. Przewozy na Renie na odcinku Bazylea – granica niemiecko-holenderska (tradycyjna żegluga na Renie) w mln ton (do 2010 r. dane szacunkowe)

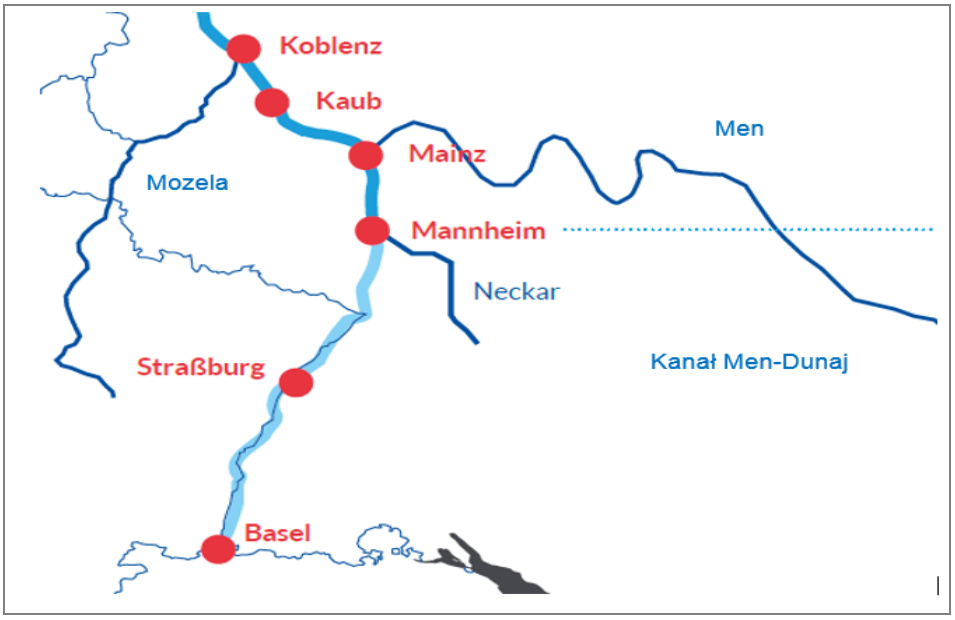
[4] *Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt, 2008-1*, Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg Februar 2009, https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om08I_de.pdf [dostęp 18.10.2018].

Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe market observation…*; *Daten & Fakten*, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), https://www.binnenschiff.de/service/daten-fakten/ [dostęp 21.10.2018].

W 2017 r. przewozy na Renie w ramach żeglugi tradycyjnej wynosiły 186,4 mln ton, a praca przewozowa 40 mld tkm. Mimo odnotowanego w 2017 r. w stosunku do 2016 r. spadku o 14% przewozów produktów rolnych (mniejsze zbiory spowodowane suszą) a także zmniejszenia przewozów węgla o 9%, przewozy na Renie od 2015 r. kształtują się na stabilnym poziomie. Jest to przede wszystkim efektem obserwowanego wzrostu przewozów kontenerów. W 2017 r. przewozy kontenerów na Renie wyniosły 21,6 mln ton, tj. o 6% więcej niż w 2016 r. i był to najwyższy wzrost spośród pozostałych grup asortymentowych. W 2017 r. przewozy kontenerów stanowiły 11,6%[5] realizowanych przewozów ogółem na tej drodze wodnej, podczas gdy w 2002 r. udział ten wynosił 5,0%[6].

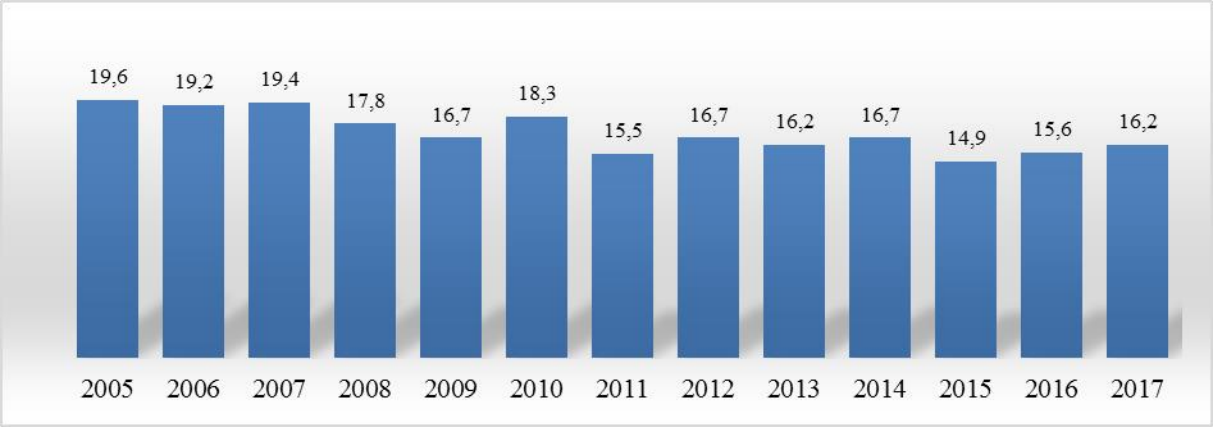
Oś drogi wodnej Renu, jak już wspomniano, tworzą także jej główne dopływy, takie jak: Men, Mozela i Neckar (rys. 3). **Men** (niem. *Main*) to prawy skanalizowany dopływ Renu (dł. 388 km) o parametrach klasy międzynarodowej Vb[7]. Znaczenie tej drogi wodnej wzrosło od 1992 r., kiedy to poprzez oddany do eksploatacji Kanał Men-Dunaj droga ta została połączona z Dunajem, umożliwiając żeglugę na trasie Morze Północne - Morze Czarne.

Podobne jak Ren, Men jest jedną z najbardziej wykorzystywanych do celów żeglugowych drogą wodną w Europie. Jednak obecnie przewozy ładunków na tej drodze wodnej, podobnie jak w przypadku wielu innych rzek, są niższe od realizowanych przed 2008 r. Podczas gdy przed 2008 r. na drodze wodnej Menu przewożono prawie 20 mln ton, to aktualnie przewozy te kształtują się na poziomie 16 mln ton (rys. 4). Od 2015 r. obserwowany jest jednak niewielki trend wzrostowy przewozów ładunków na tej drodze wodnej.



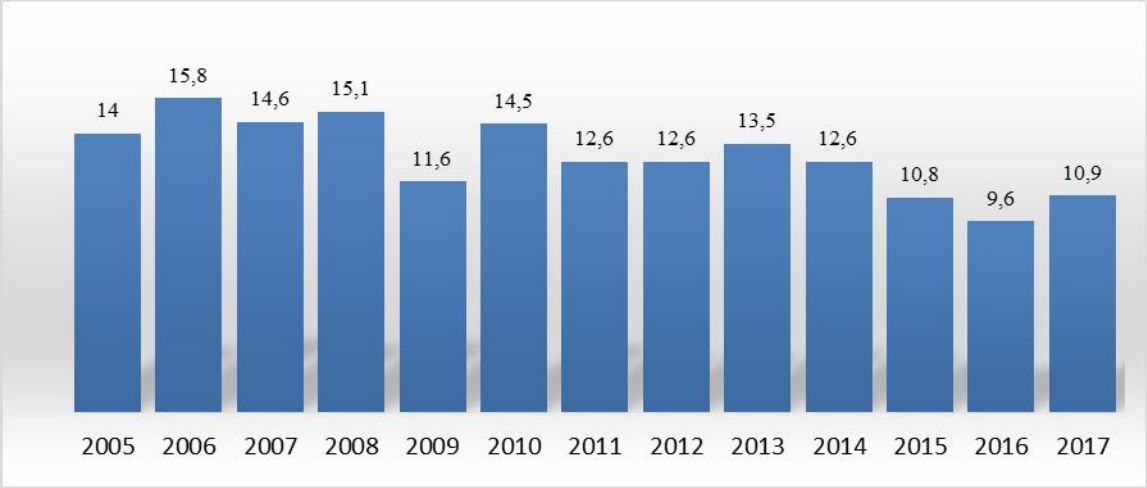
Rys. 3. Główne dopływy tworzące oś drogi wodnej Renu
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe market observation…*

[5] *Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung*, Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg September 2018 https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_de.pdf (dostęp 18.10.2018).
[6] *Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung 2014*, Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, September 2014. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om14_de.pdf [dostęp 15.10.2018].
[7] *Śródlądowe drogi wodne – Polska na tle Europy…*



Rys. 4. Przewozy ładunków na drodze wodnej Men w mln ton (do 2010 r. dane szacunkowe)
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe…*; *Daten & Fakten…*

Mozela (fr. *Moselle*, niem. *Mosel*, luks. *Musel*) to lewy dopływ Renu dostępny dla zestawów pchanych o tonażu 6000 ton (a barek motorowych 3000 ton)[8]. Aktualnie przewozy ładunków na tej drodze wodnej wynoszą przeciętnie w skali roku 10-12 mln ton (rys. 5). Jest to poziom niższy niż przed 2009 r., lecz obecna skala przewozów ładunków na Mozeli wynika głównie z ograniczonej dostępności tej drogi wodnej dla coraz bardziej popularnych w Europie Zachodniej nowoczesnych wielkich barek motorowych (*Groβmotorschiff - GMS*) o długości 110 m, szerokości 11,45 m i tonażu, w zależności od zanurzenia od 2000 do 3000 ton[9].



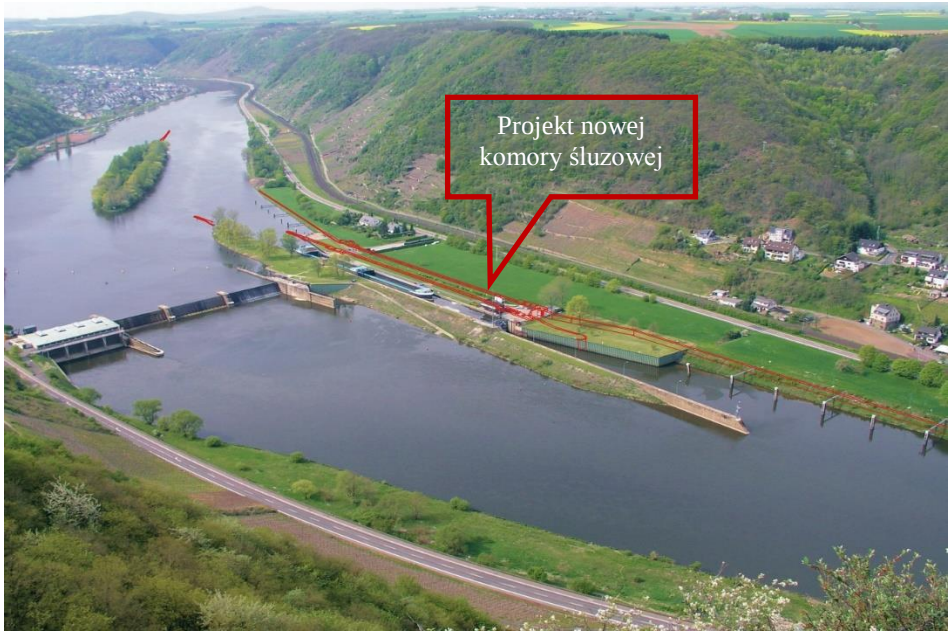
Rys. 5. Przewozy ładunków na drodze wodnej Mozeli w mln ton
Źródło: *Jahresbericht 2016 europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung*, ZKR und der Europäischen Kommission, Juni 2016, https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_de.pdf [dostęp 21.10.2018]; Annual Report 2018 inland navigation in Europe… [dostęp 21.10.2018].

W przewozach ładunków na Mozeli dominuje przede wszystkim węgiel (30% przewozów ogółem) oraz produkty rolne (29%). Od 2014 r. na tej drodze wodnej rozwija się regularny ruch kontenerowy. W 2017 r. przewozy kontenerów na tej drodze wodnej wynosiły 21,7 tys. TEU i był to poziom o 15% wyższy aniżeli w 2016 r. i 4,2-krotnie wyższy aniżeli w 2014 roku (5,2 tys. TEU). Z szacunków wynika, że przewozy kontenerów na tej drodze wodnej do 2030 r. mogą wzrosnąć do 100 tys. TEU[10].

[8] Ibidem
[9] *Daten & Fakten 2017-2018*, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), *https://www.binnenschiff.de/service/daten-fakten/* [dostęp 20.10.2018].
[10] *Jahresbericht 2016 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung*, ZKR und der Europäischen Kommission, Juni 2016, https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_de.pdf [dostęp 20.10.2018].

Z prognoz zaś wynika, że w perspektywie do 2025 r. przewozy na Mozeli mogłyby wzrosnąć do około 18 mln ton[11]. Osiągnięcie takiego poziomu wymaga jednak dostosowania śluz na tej drodze wodnej do wymagań wielkich barek motorowych (GMS). Dlatego też od 2002 r. realizowana jest w Niemczech modernizacja Mozeli, polegająca na budowie na istniejących stopniach wodnych dodatkowych komór śluzowych, o parametrach pozwalających na obsługę barek motorowych o zdolności przewozowej nawet 3000 ton.

Do tej pory zakończona została budowa dodatkowych komór śluzowych na stopniach wodnych Zeltingen w 2010 r. i Fankel w 2013 r. W 2014 r. rozpoczęła się budowa dodatkowej komory śluzowej na stopniu wodnym w Trewirze. Modernizacja pozostałych 7 śluz na Mozeli mająca na celu zwiększenie ich przepustowości została ujęta na liście 22 priorytetowych inwestycji na śródlądowych drogach wodnych w Federalnym Planie Rozwoju Infrastruktury w Niemczech do 2030 r. Spośród tych inwestycji w październiku 2016 r. rozpoczęta została budowa dodatkowej komory śluzowej na stopniu wodnym w miejscowości Lehmen (rys. 6), która ma być ukończona do końca 2024 r.[12]



Rys. 6. Projekt drugiej komory śluzowej na stopniu wodnym Lehmen na drodze wodnej Mozeli
Źródło: *Die zweite Schleuse Lehmen*, Wasserstraβen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes WSV.de, http://www.wsa-trier.de/projekte/Zweite_Moselschleusen/Lehmen/index.html [dostęp 20.10.2018]

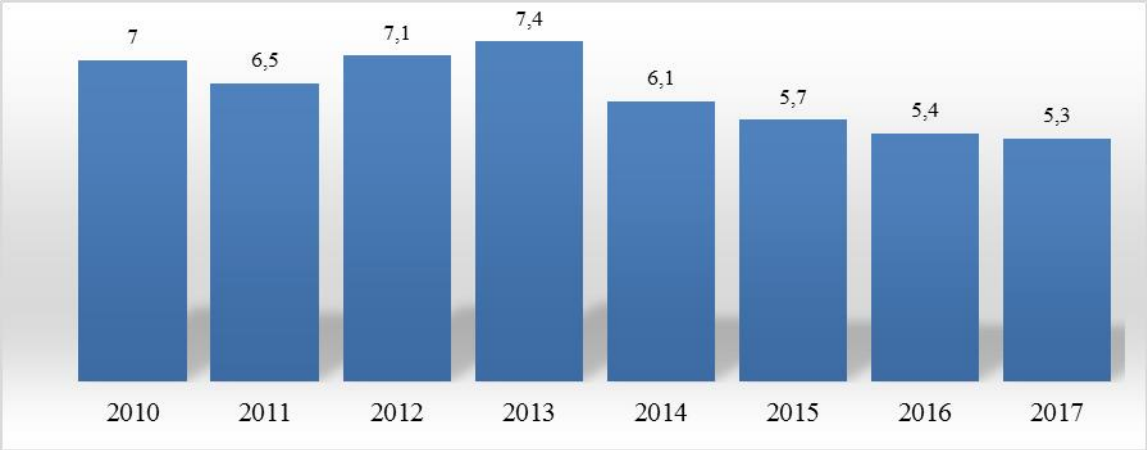
Ważne znaczenie spośród śródlądowych dróg wodnych w Europie ma także, należący do systemu drogi wodnej Renu, największy dopływ Mozeli – rzeka **Saara** (fr. *Sarre*, niem. *Saar*), która od 1988 r. jest żeglowna na odcinku 104 km. Jest to droga wodna skanalizowana o parametrach klasy Vb[13], a więc jest dostępna dla zestawów barek od 3200 do 6000 ton. W 2017 r. przewozy ładunków na tej drodze wodnej wynosiły 4,5 mln ton i był to poziom najwyższy od 2005 r. Mimo relatywnie mniejszego znaczenia transportowego, droga ta odgrywa dużą rolę w obsłudze potrzeb przewozowych przemysłu stalowego w Niemczech, głównie w zakresie przewozów surowców i wyrobów metalowych[14].

Mniejszy, niż na drodze wodnej Mozeli i Menie, obserwowany jest wolumen przewozów na drodze wodnej **Neckar** (prawy dopływ Renu, żeglowna na dł. 201 km). Jest to droga wodna skanalizowana na odcinku od Plochingen do ujścia do Renu (27 stopni wodnych) o parametrach klasy Va, a więc jest dostępna

[11] S. Keeding, *Becht: Ausbau der Moselschleusen ist wichtiger Schritt für Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz*, Ministerium für Wirtschaft 2016, https://mwvlw.rlp.de/de/presse/detail/news/detail/News/becht-ausbau-der-moselschleusen-ist-wichtiger-schritt-fuer-binnenschifffahrt-in-rheinland-pfalz/, (dostęp 23.10.2018).
[12] R. Rolbiecki, *Dolna Wisła jako element infrastruktury na zapleczu portu morskiego Gdańsk*, Studia i Prace. Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt naukowy SGH 2018, nr 166.
[13] *Śródlądowe drogi wodne – Polska na tle Europy…*
[14] *Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung…*

dla barek pchanych o tonażu od 1600 do 3000 ton. Jak wynika z rys. 7, aktualnie przewozy ładunków na tej drodze wodnej oscylują w granicach 5 mln ton rocznie i od 2013 r. wykazują tendencję do zmniejszania się.

Wzrost transportowego wykorzystania tej drogi wodnej, podobnie jak Mozeli, związany jest z dostosowaniem istniejących śluz do wymagań technicznych wielkich barek motorowych. Dlatego też przebudowa skanalizowanego odcinka Neckar uznana została w Federalnym Planie Rozwoju Infrastruktury do 2030 r. jako pilna do realizacji. Wartość tych inwestycji oszacowana została na kwotę 1,2 mld euro, a ich celem jest przede wszystkim przedłużenie długości wszystkich śluz na odcinku od Mannheim do miejscowości Plochingen[15], co w efekcie pozwoliłoby na eksploatację na tej drodze wodnej wielkich barek motorowych.



Rys. 7. Przewozy ładunków na drodze wodnej Neckar w mln ton
Źródło: *Daten & Fakten*, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), https://www.binnenschiff.de/service/daten-fakten/ [dostęp 21.10.2018].

2. Funkcja transportowa śródlądowych dróg wodnych osi północ-południe oraz śródlądowych dróg wodnych Francji

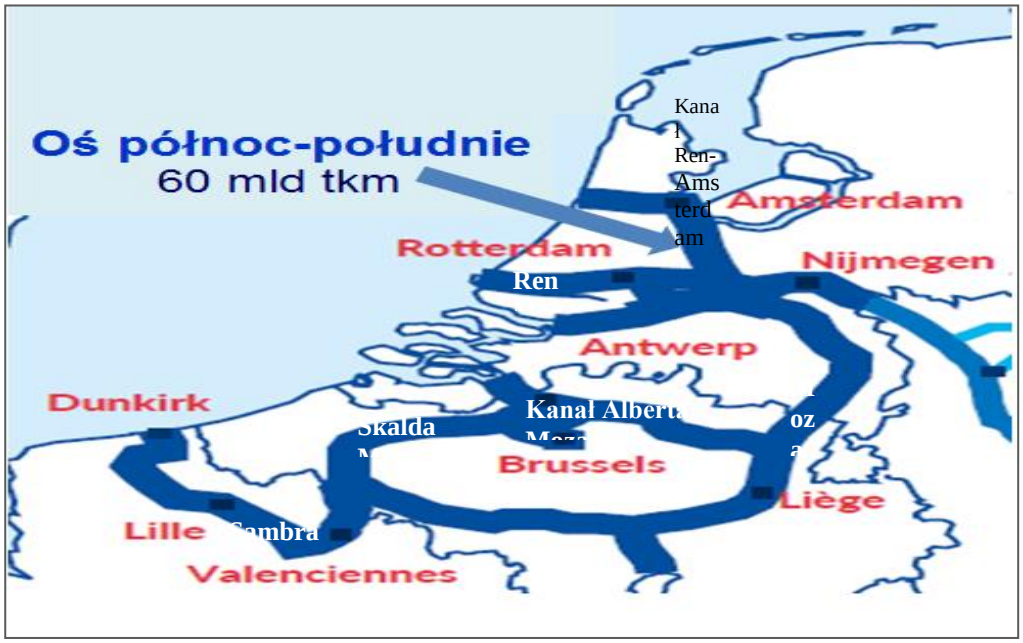
Drugą pod względem znaczenia transportowego, po osi Renu, jest **oś północ – południe** (rys. 8), którą tworzą naturalne i sztuczne śródlądowe drogi wodne Holandii, Belgii i Północnej Francji. Szacuje się, że w ruchu międzynarodowym przewozy ładunków śródlądowymi drogami wodnymi pomiędzy tymi krajami wynoszą rocznie około 100 mln ton, w tym prawie 80 mln ton w relacjach pomiędzy Belgią a Holandią[16]. Pod względem pracy przewozowej drogi wodne osi północ – południe należą do najintensywniej wykorzystywanych w Europie. Podczas gdy w 2017 r. praca przewozowa na Renie w ramach żeglugi tradycyjnej wynosiła 40 mld tkm, to na drogach wodnych osi północ-południe aż 60 mld tkm.

Od strony południowo-zachodniej system śródlądowych dróg wodnych osi północ-południe jest powiązany poprzez połączenie kanałowe z rzeką **Oise i Sekwaną.** Sekwana i jej prawy dopływ rzeka Oise to drogi wodne o parametrach klasy Vb (od Rouen do ujścia do morza – klasa VII). Drogi te mają największe znaczenie transportowe we Francji, ze względu na ich powiązania z portami morskimi Hawr i Rouen oraz wieloma ważnymi ośrodkami gospodarczymi, w których zlokalizowane są porty rzeczne. System drogi wodnej Skwana-Oise stanowi prawie 25% francuskiej sieci śródlądowych dróg wodnych i przypada na ten system 40% przewozów ładunków na drogach wodnych Francji.

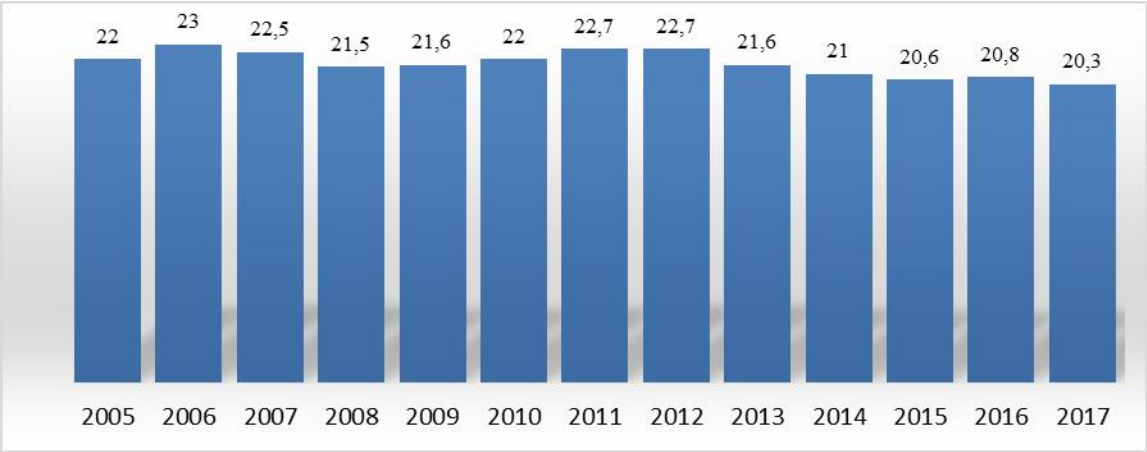
Przewozy ładunków na Sekwanie i rzece Oise wynoszą aktualnie nieco ponad 20 mln ton rocznie, i jak wynika z rys. 9, są tylko nieznacznie niższe niż przed 2008 r. W roku 2016 i 2017 na poziom przewozów przede wszystkim miały wpływ słabe zbiory w rolnictwie. Produkty rolnie i żywność, obok materiałów

[15] *Bundesverkehrswegeplan 2030*, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI, Bonn, 03.08.2016, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile [dostęp 23.102018].
[16] *Jahresbericht 2016 europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung…*

budowlanych (65% przewozów ogółem) stanowią bowiem drugą pozycję w strukturze przewozów ładunków na tej drodze wodnej (15%).



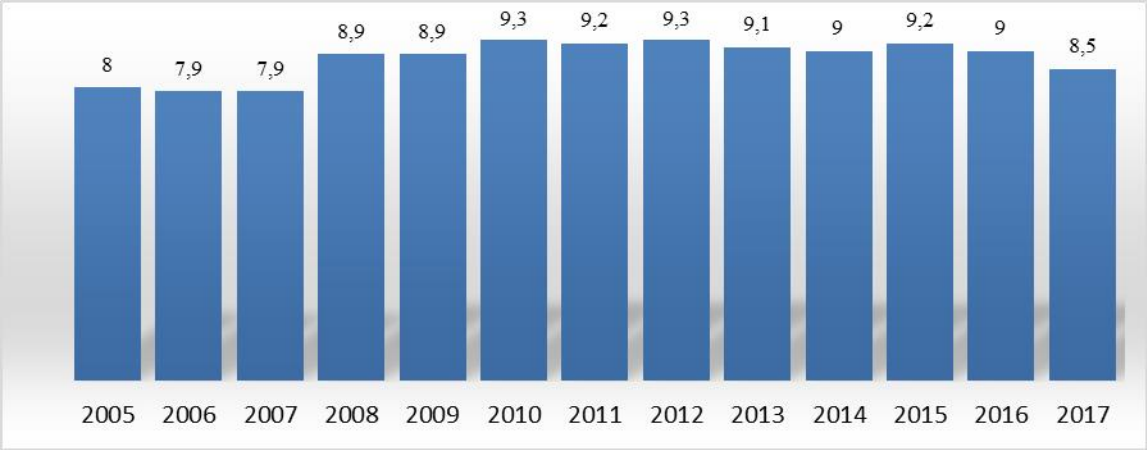
Rys. 8. Praca przewozowa w 2017 r. na śródlądowych drogach wodnych osi północ-południe
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe market observation…*



Rys. 9. Przewozy ładunków w systemie dróg wodnych Sekwana-Oise w mln ton (dane szacunkowe)
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe…*

System śródlądowych dróg wodnych Francji tworzy również system połączeń wodnych w północnej części kraju **Nord-Pas-de-Calais**, który obejmuje 10% krajowej sieci śródlądowych dróg wodnych. Przewozy ładunków na drogach wodnych tego systemu od 2005 r. mają charakter stabilny i kształtuj się w granicach 8-9 mln ton rocznie (rys. 10). Mimo gwałtownego spadku przewozów produktów rolnych i żywności o 15,2%, węgla o 12% i produktów ropy naftowej o prawie 3%, łączne przewozy na drogach wodnych tego systemu w 2017 r. były tylko nieznacznie niższe (o 2%), aniżeli w 2016 r. Ten stosunkowo niewielki spadek przewozów był, m.in. efektem dynamicznego wzrostu ruchu kontenerowego na tych drogach wodnych[17].

[17] *Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung…*



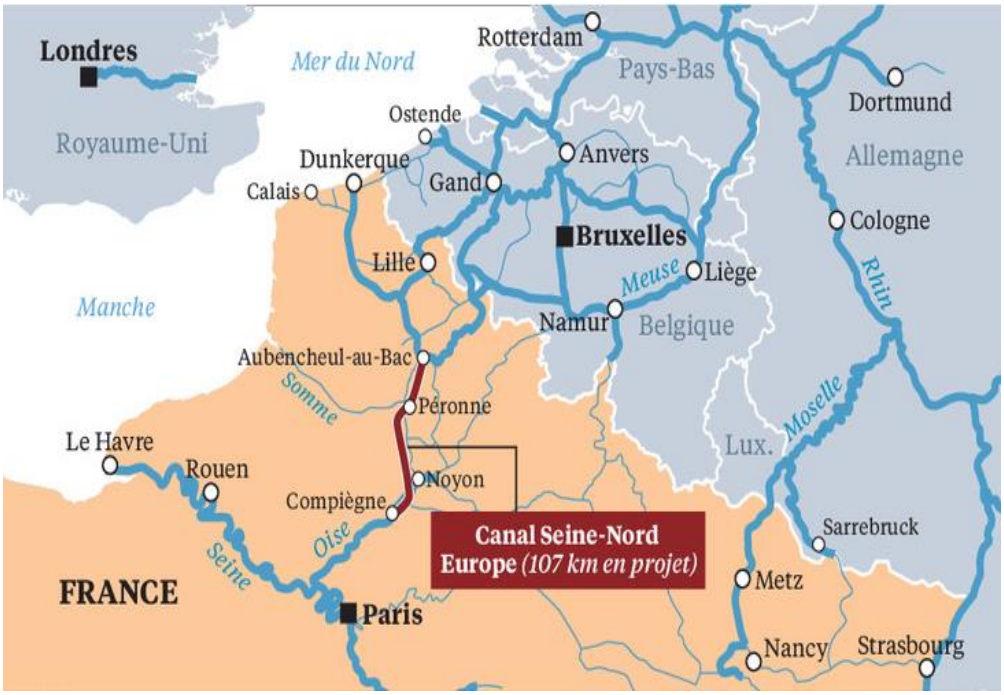
Rys. 10. Przewozy ładunków na drogach wodnych Nord-Pas-de-Calais we Francji w mln ton (dane szacunkowe)
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe…*

Wzrost transportowego znaczenia drogi wodnej Sekwany i rzeki Oise oraz dróg wodnych Północnej Francji Nord-Pas-de-Calais jest przede wszystkim uwarunkowany integracją tych systemów z siecią śródlądowych dróg wodnych Belgii i Holandii. Obecne połączenie tych dróg wodnych poprzez istniejący Kanał Sekwana–Skalda nie spełnia podstawowych parametrów technicznych, pozwalających na eksploatację nowoczesnych statków rzecznych. Dlatego też jedną z największych planowanych inwestycji na śródlądowych drogach wodnych w Europie jest **budowa Kanału Sekwana - Europa Północna** (rys. 11), który ma połączyć Sekwanę z europejskim systemem śródlądowych dróg wodnych i portami Morza Północnego. Koszty tej inwestycji szacowane były na poziomie 4,5 mld euro, a obecnie, ze względu na wydłużanie terminu rozpoczęcia tej inwestycji – 4,9 mld euro, z czego 2,1 mld euro stanowić mają środki UE, 1,01 mld euro - środki budżetu państwa, 1,01 mld środki budżetowe władz lokalnych, a pozostałą cześć pożyczki i kredyty[18].

Kanał Sekwana - Europa Północna (107 km) ma przebiegać równolegle względem istniejącego już kanału, na którym mogą być eksploatowane jedynie statki o maksymalnej nośności 600 ton. Natomiast na nowo wybudowanym kanale, spełniającym parametry klasy Vb, będą mogły być eksploatowane zestawy pchane o tonażu 3200-6000 ton. Na jego trasie powstać ma 6 śluz o długości 195 m i szerokości 12,5 m, a nad kanałem wybudowane zostaną 2 mosty kolejowe, 57 drogowych o prześwicie w świetle mostów 7 m (możliwość przewozu kontenerów w trzech warstwach) oraz 3 mosty kanałowe nad rzeką Sommą oraz dwiema autostradami[19].

Przewiduje się, że nowy kanał przyczyni się do aktywizacji gospodarczej regionu, a także znacznie większego wykorzystania transportowego połączenia Sekwana - Europa Północna. Możliwe do realizacji przewozy na istniejącym kanale w perspektywie do 2050 r. szacowane są jedynie na poziomie 5 mln ton rocznie. Na nowo wybudowanym kanale Sekwana – Europa Północna do 2020 r. przewozy ładunków mogłyby wzrosnąć do około 15 mln ton, a do 2050 r. nawet do 27,7 mln ton (tabela 1).

[18] *Canal Seine-Nord: la déclaration d'utilité publique est prorogue*, https://www.lemoniteur.fr/article/canal-seine-nord-la-declaration-d-utilite-publique-est-prorogee.1984754 [dostęp 22.10.2018].
[19] *Projet, Canal Seine-Nord Europe*, https://www.canal-seine-nord-europe.fr/ [dostęp 22.10.2018]; J. Kajda, *Budowa Kanału Sekwana-Europa Północna*, http://www.katalog.pgt.pl/newsletter/artyk/2015/publ_1172.html [dostęp 22.10.2018].



Rys. 11. Kanał Sekwana – Europa Północna
Źródło: L. Mediavilla, *Le projet de canal Seine-Nord Europe prend l'eau,* https://www.la-croix.com/Economie/France/Le-projet-canal-Seine-Nord-Europe-prend-leau-2017-07-24-1200865119 [dostęp 22.10.2018].

Tabela 1. Prognozowana wielkość przewozów ładunków na Kanale Sekwana – Europa Północna w mln ton

Wyszczególnienie	2020	2050
Nowobudowany Kanał Sekwana –Europa Północna	**13,8 - 14,9**	**16,3 -27,7**
Obecny Kanał Sekwana – Europa Północna	5,1	5,0

Źródło: *Inland Navigation in Europe. „Marketobservation" 2011-2*, Central Commission for navigation of the Rhine, Strasbourg 2011.

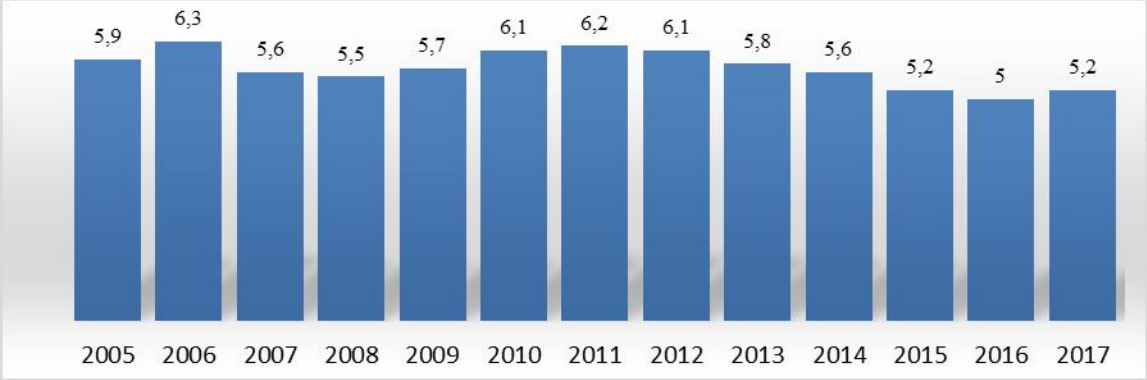
Budowa kanału miała rozpocząć się w drugiej połowie 2017 r. (oddanie kanału do użytku zaplanowano w latach 2023-2024), lecz decyzją Prezydenta Francji – E. Macron inwestycja ta została wstrzymana. Uznano bowiem, że inwestycje na śródlądowych drogach wodnych Francji powinny przede wszystkim być skoncentrowane nie na budowaniu nowych połączeń wodnych śródlądowych, lecz na podwyższaniu standardu technicznego na istniejącej już sieci dróg[20]. Ponadto stwierdza się, że osiągnięcie pełnych korzyści z budowy kanału będzie możliwe tylko pod warunkiem modernizacji dróg wodnych osi północ-południe, a także Sekwany i rzeki Oise. Na Sekwanie przede wszystkim konieczna jest modernizacja stopni wodnych oraz śluz, a na górnej Sekwanie i rzece Oise pogłębienie i poszerzenie szlaku wodnego. Mimo sceptycznego podejścia władz państwowych, budowa kanału jest silnie wspierana przez władze lokalne. W lipcu 2018 r. przeprowadzone analizy potwierdziły wysoką „użyteczność publiczną" tego projektu. W związku z tym zakłada się, że na początku 2019 r. będą zintensyfikowanie działania mające na celu przyjęcie tego projektu do realizacji. Przewiduje się jednocześnie, że możliwy termin ukończenia budowy kanału Sekwana - Europa Północna to 2027 r.[21]

We Francji istotne znaczenie odgrywa również **system dróg wodnych Rodan-Saona**, który łączy region Burgundii z Południowo-Zachodnią Francją i Morzem Śródziemnym. Na odcinku od granicy francusko-szwajcarskiej do Morza Śródziemnego Rodan jest skanalizowany za pomocą 19 stopni

[20] L. *Mediavilla, Le projet de canal Seine-Nord Europe prend l'eau*, https://www.la-croix.com/Economie/France/Le-projet-canal-Seine-Nord-Europe-prend-leau-2017-07-24-1200865119 [dostęp 22.10.2018].
[21] N. Stey, *Die Vorbereitungen laufen*, Schiffahrt Hafen, Bahn und Technik, 2018/7; *Canal Seine-Nord : la déclaration d'utilité publique est prorogée, le 31/07/2018*, https://www.lemoniteur.fr/article/canal-seine-nord-la-declaration-d-utilite-publique-est-prorogee.1984754 [dostęp 22.10.2018]

wodnych[22]. Droga ta zapewnia parametry klasy Vb[23], a więc jest dostępna dla zestawów o tonażu do 6000 ton.

Jak wynika z rys.12, przewozy na drogach wodnych Rodan-Saona od lat kształtuj się w garncach 5-6 mln ton. W 2017 r. przewozy na tej drodze wodnej wyniosły 5,2 mln ton i były o 6,2% wyższe niż przed rokiem, pomimo spadku popytu na przewozy produktów rolnych, produktów przetwórstwa ropy naftowej oraz kontenerów. Wzrost ten był spowodowany przez znaczny wzrost zapotrzebowania na przewozy materiałów budowlanych, na które przypada aż 45% ogólnego wolumenu przewozów ładunków na tych drogach wodnych.



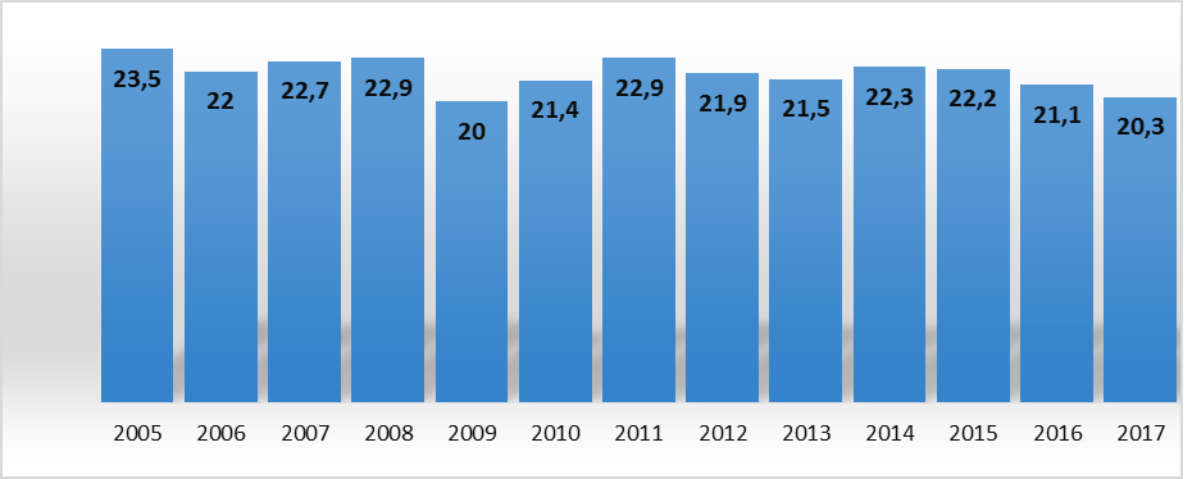
Rys. 12. Przewozy ładunków w systemie dróg wodnych Rodan-Saona w mln ton (dane szacunkowe)
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe…*

System dróg wodnych Rodan-Saona odgrywa także ważna rolę jako ogniwo transportu na zapleczu poru morskiego Marsylia. Udział tych dróg wodnych w obsłudze obrotów ładunkowych tego portu szacowany jest na 3%[24].

3. Przewozy ładunków na śródlądowych drogach wodnych osi wschód-zachód

Do głównych połączeń śródlądowych dróg wodnych w Europie należy **oś wschód-zachód,** którego podstawowym ogniwem jest **Kanał Śródlądowy** (niem. *Mittellandkanal*). Jest to najdłuższy (dł. 326 km) kanał w Niemczech, a jego znaczenie wynika z faktu, że integruje dorzecza: Renu, rzeki Ems, Wezery, Łaby i również Odry. Jest to najintensywniej wykorzystywany kanał spośród pozostałych kanałów żeglugi śródlądowej w Niemczech (prawie 50% przewozów ładunków na wszystkich kanałach[25]). Transportowe wykorzystanie Kanału Śródlądowego (rys. 13) ma charakter stabilny. W latach 2005-2017 przewozy ładunków na kanale kształtowały się w granicach 23-20 mln ton. Droga ta przede wszystkim wykorzystywana jest do transportu **produktów rolnych**, piasku, kamieni i innych materiałów budowlanych oraz produktów ropy naftowej. W 2017 r. udział produktów rolnych w przewozach ogółem był dominujący i wynosił 34%, materiałów budowlanych – 26%, a produktów ropy naftowej – 19%[26].

[22] R. Szymkiewicz, op. cit., s. 63-66.
[23] *Śródlądowe drogi wodne – Polska na tle Europy...*
[24] *Inland Water Transport by numbers*, Inland Navigation Europe, Brussels 2016, http://www.inlandnavigation.eu/what-we-do/facts-figures/ (dostęp 18.21.2018).
[25] *Daten & Fakten 2017-2018*, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)…
[26] *Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung.…*

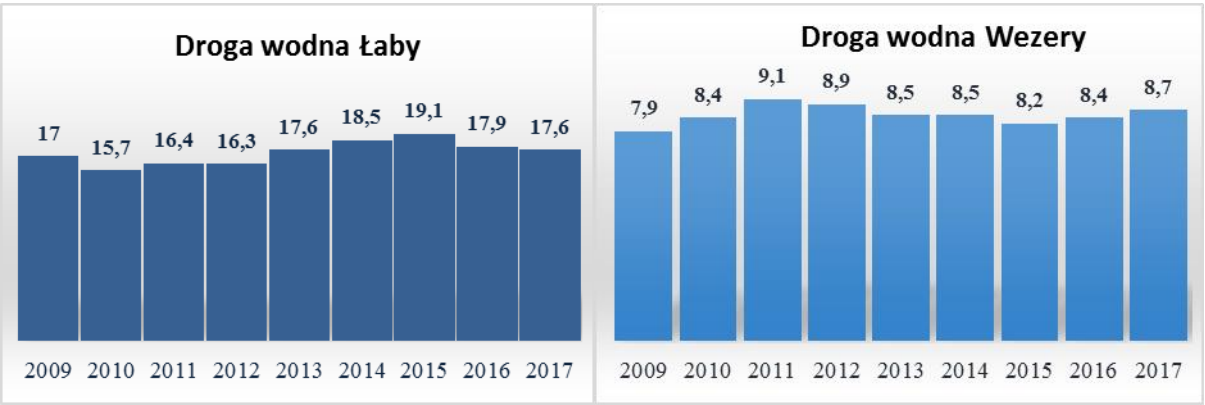


Rys. 13. Przewozy ładunków na Kanale Śródlądowym w mln ton
Źródło: *Jahresbericht 2016 europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung…; Daten & Fakten…*

Obok rozwiniętej sieci kanałów istotnym ogniwem **śródlądowych dróg wodnych osi wschód-zachód** są rzeki: Łaba oraz Wezera, łączące przemysłowe regiony Niemiec z portami morskimi Hamburg i Bremerhaven, będącymi jednymi z największych portów w Północnej Europie.

Łaba (czes. *Labe*, niem. *Elbe*) na terenie Czech jest drogą wodną skanalizowaną o parametrach IV klasy żeglowności. Z kolei na terenie Niemiec Łaba jest drogą wodną swobodnie płynącą o parametrach klasy Va i VIa[27]. Przewozy ładunków na Łabie przede wszystkim realizowane są na odcinku niemieckim, i jak wynika z rys. 13, mają aktualnie charakter stabilny. Po niewielkim ich załamaniu się po 2009 r. do poziomu ok. 16 mln ton, obecnie przewozy ładunków na tej drodze wodnej oscylują w granicach 18 mln ton rocznie. Największa część tych przewozów (60%) przypada na jej dolny odcinek w pobliżu portu Hamburg. Żegluga śródlądowa na Łabie jest przede wszystkim związana z przewozami produktów naftowych (31% przewozów ogółem), węgla (19%), a także produktów rolnictwa (17%). Droga ta wykorzystywana jest także do transportu kontenerów (10% łącznych przewozów)[28], które prawie w 90% związane są z obsługą portu Hamburg.

Wezera (niem. *Weser*) na odcinku od Bremy do ujścia do Morza Północnego jest drogą wodną swobodnie płynącą o parametrach klasy Vb (dostępną dla barek motorowych o tonażu 3000 ton), a na odcinku Brema – Minden drogą skanalizowaną o parametrach klasy IV (barki motorowe o tonażu 1500 ton)[29]. Przewozy na Wezerze (rys. 13) wynoszą aktualnie ok. 9 mln ton i są wyraźnie wyższe niż w 2009 r. Podobnie jak w przypadku Łaby, przede wszystkim przewozy te realizowane są w obsłudze portu Bremerhaven (60% przewozów ogółem).



Rys. 13. Przewozy ładunków na drodze wodnej Łaby i Wezery w mln ton
Źródło: *Daten & Fakten…*

[27] *Śródlądowe drogi wodne – Polska na tle Europy…*
[28] *Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung…*
[29] *Śródlądowe drogi wodne – Polska na tle Europy…*

Podobnie jak w przypadku wcześniej wymienionych dróg wodnych zwiększenie przewozów ładunków, w tym kontenerowych na drodze wodnej Wezery jest w dużym stopniu uzależnione od dostosowania środkowego odcinka Wezery (od Bremy do Minden) do wymagań nowoczesnych statków. Dlatego też w 2012 r. Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej w Niemczech przystąpiło do modernizacji środkowego odcinka Wezery. W ramach tych prac, m.in. dokończono w 2013 r. budowę dodatkowej nowej powiększonej komory śluzowej w Dörverden (rys. 14) oraz zakończono w 2017 r. budowę nowej komory śluzowej w Minden (rys. 15).

Rys. 14. Nowa i mała śluza w Dörverden na drodze wodnej Wezera
Źródło: *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden*, Wasserstraβen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes http://www.wsa-verden.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/schleuse/abz3sw1/index.html [dostęp 23.10.2018].

Rys. 15. Nowa i mała śluza w Minden na drodze wodnej Wezera

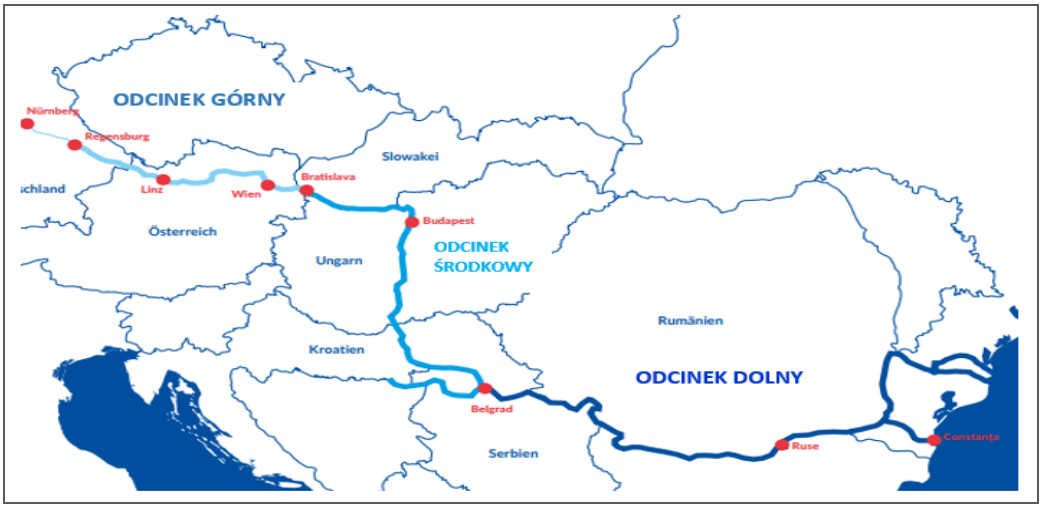
Źródło: *Neue Weserschleuse*, Amtage.de das Minden-Magazin von Petra & Hans-Jürgen Amtage, https://amtage.de/minden-sehenswert/neue-weserschleuse/ [dostęp 23.10.2018].

W wyniku zrealizowanych inwestycji modernizacyjnych środkowy odcinek Wezery jest dostępny nie tylko dla tradycyjnych barek typu Europa (1350 ton), lecz także dla wielkich barek motorowych (GMS) przy ograniczeniu zanurzenia do 2,5 m i z pewnymi ograniczeniami w ruchu dwukierunkowym barek[30].

[30] *Mittelweseranpassung. Das Großmotorgüterschiff setzt neue Maßstäbe*, Wasserstraβen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Hannover http://www.nba-hannover.wsv.de/baumassnahmen/aktuelle_baumassnahmen/mittelweseranpassung/index.html [dostęp 26.10.2018].

4. Znaczenie transportowe systemu śródlądowych dróg wodnych osi południe-wschód

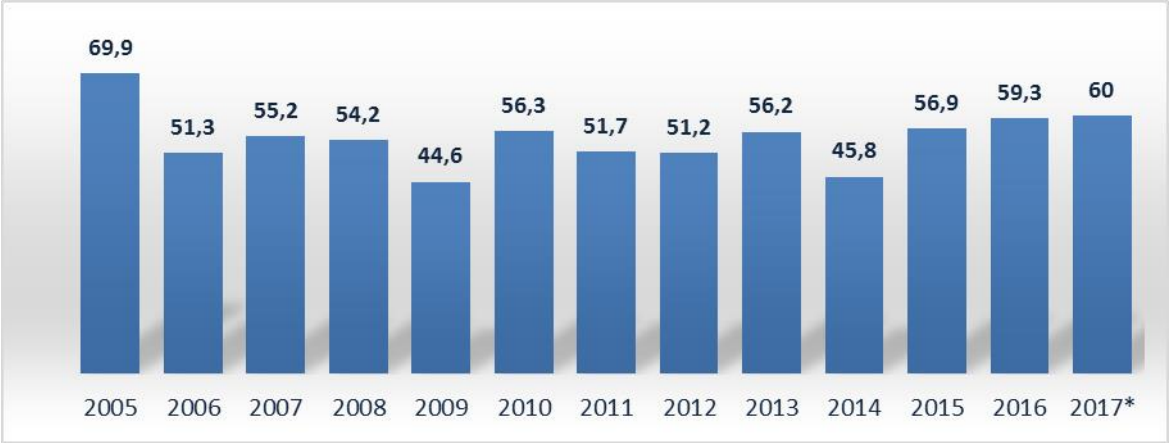
Połączenie dróg wodnych osi **południe – wschód**, biegnie przez kraje naddunajskie i tworzy je Dunaj (rys. 16) wraz z kanałem Men-Dunaj. Dunaj (niem. *Donau*, węg. *Duna*, chorw. *Dunav*) jest drugą, po Wołdze, pod względem długości rzeką w Europie i liczy 2850 km. Pod względem zagospodarowania hydrotechnicznego jest to droga wodna bardzo zróżnicowana. Dobrymi warunkami nawigacyjnymi charakteryzuje się dolny odcinek Dunaju. Dlatego też ruch żeglugowy jest przede wszystkim skoncentrowany na odcinku od Belgradu do ujścia Morza Czarnego. Realizowana praca przewozowa na dolnym odcinku Dunaju jest prawie 3-ktotnie wyższa niż na odcinku środkowym i ponad 4-ktotnie wyższa niż na odcinku górnym. W przypadku tej drogi wodnej taki rozkład przewozów jest uwarunkowany warunkami nawigacyjnymi, niemniej jednak jest on charakterystyczny dla większości śródlądowych dróg wodnych powiązanych z portami morskimi.



Rys. 16. Przebieg drogi wodnej Dunaju z podziałem na odcinki
Źródło: *Annual Report 2018 inland navigation in Europe…*

Ze względu na wspomniane zróżnicowane warunki żeglugowe, droga wodna Dunaju jest rzeką niewykorzystanych możliwości transportowych. Szacuje się, że w 2017 r. udział żeglugi na Dunaju w całkowitym wolumenie przewozów ładunków na europejskich drogach śródlądowych wynosił mniej niż 10%[31]. Przewozy te jednak, jak wynika z rys. 17, kształtują się na ustabilizowanym poziomie – ok. 60 mln ton rocznie, z wyjątkiem 2009 r. kiedy to uległy załamaniu do poziomu 44,6 mln ton. Ze względu na niskie stany wód w styczniu i lutym 2017 r. żegluga na Dunaju została ograniczona, a niektóre porty zamknięte. Według danych Komisji Dunaju przewozy ładunków w styczniu i lutym 2017 r. na górnym odcinku Dunaju stanowiły tylko 41% poziomu z roku poprzedniego, a na odcinku środkowym – zaledwie 37%. Mimo problemów nawigacyjnych na początku 2017 r. na koniec roku przewozy na tej drodze wodnej były jednak nieznacznie wyższe (1,2%) niż przed rokiem.

[31] *Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2017*, Budapest 2018, http://www.danubecommission.org/dc/de/die-donauschifffahrt/marktbeobachtung-der-donauschifffahrt-bilanz-2017/ [dostęp 26.10.2018].



*dane szacunkowe

Rys. 17. Przewozy ładunków na drodze wodnej Dunaju w mln ton

Źródło: *Statistik der Donauschifffaht*, Dunaukommission, http://www.danubecommission.org/dc/de/die-donauschifffahrt/statistik-der-donauschifffahrt/ [dostęp 26.10.2018]; Elektronische Bibliothek, http://www.danubecommission.org/extranet/e-library/ [dostęp 26.10.2018].

W porównaniu do drogi wodnej Renu, na Dunaju asortyment przewożonych ładunków jest mniej zróżnicowany. **Na Dunaju prawie w ogóle nie występuje ruch kontenerowy**. Przewozy kontenerowe na tej drodze wodnej stanowią tylko 0,5% łącznych przewozów i tylko 0,2% przewozów kontenerowych na drogach wodnych Unii Europejskiej[32].

W strukturze przewożonych ładunków **na Dunaju dominują przede wszystkim produkty rolne**, w szczególności zboża, które mimo silnej konkurencji ze strony transportu samochodowego stanowią 30% całkowitego transportu na Dunaju. Duży udział produktów rolnych w przewozach ładunków ogółem sprawia, że żegluga na Dunaju jest mocno uzależniona od wielkości plonów w rolnictwie. Obok rolnictwa, istotną rolę odgrywa żegluga na Dunaju w obsłudze przemysłu hutniczego i stalowego (w obszarze Dunaju znajduje się 5 hut stali, których roczny potencjał produkcyjny szacowany wynosi 10,5 mln ton). W obsłudze przemysłu hutniczego i stalowego tą drogą wodną w eksporcie do portu morskiego w Konstancy przewożone są wyroby metalowe, a w imporcie rudy żelaza. Przewozy rudy żelaza z udziałem 20% stanowią drugą pozycję w strukturze przewozów na Dunaju. Oczekuje się, że w przyszłości przewozy rudy żelaza i wyrobów metalowych na tej drodze wodnej nawet wzrosną ze względu na otwarcie i rozpoczęcie produkcji stali w hucie Smederovo w Serbii[33].

Podsumowanie

W krajach Europy Zachodniej i Południowej, jak wynika z przedstawionej analizy mimo pewnego załamania się przewozów ładunków w 2009 r., wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w procesach przewozowych jest istotne. W tych krajach **śródlądowe drogi wodne odznaczają się wyraźnie wyższą intensywnością wykorzystania w celach transportowych aniżeli infrastruktura transportu samochodowego i kolejowego.** W 2016 r. średnio w takich krajach basenu reńskiego jak: Belgia, Holandia, Francja, Niemcy na jeden kilometr śródlądowych dróg wodnych przypadało 41,9 tys. ton ładunków. Było to 5,6-krotnie więcej niż zrealizowane przewozy koleją w przeliczeniu na 1 km eksploatowanych linii kolejowych i 11,8-krotnie więcej niż przewozy ładunków przypadające na 1 km sieci drogowej. Podobnie wyższa, choć niższa niż w krajach basenu reńskiego, obserwowana jest w krajach basenu Dunaju intensywność wykorzystania śródlądowych dróg wodnych, aniżeli infrastruktury kolejowej i drogowej. Biorąc łącznie pod uwagę: Rumunię, Bułgarię i Austrię, średnio w tych krajach na 1 km dróg wodnych w 2016 r. przypadało 22 tys. ton ładunków, podczas gdy średnio w tych krajach na 1 km linii kolejowych – 8,6 tys. ton, a na 1 km dróg samochodowych - 3,1 tys. ton[34].

[32] *Jahresbericht 2017 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung*, Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg September 2017, http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om17_II_de.pdf [dostęp 26.10.2018]

[33] *Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung…*

[34] Obliczenia własne na podstawie: *Eurostat*, European statistics, https://ec.europa.eu/eurostat/data/database [dostęp 31.10.2018].

Faktem jest, że w 2018 r. na wielu drogach wodnych nie będą zrealizowane przewozy na takim poziomie, jak w latach wcześniejszych. Wyjątkowo dotkliwa susza trwająca od czerwca 2018 r. spowodowała zamknięcie żeglugi na wielu odcinkach dróg wodnych, w tym nawet na Renie (odcinek Renu w południowej części Niemiec). Na odcinkach, gdzie żegluga jest możliwa, przewozy realizowane są wyłącznie przy wykorzystaniu statków nisko tonażowych i to tylko przy ograniczonym zanurzeniu (a tym samym załadunku). Susza bezpośrednio przyczyniła się do ograniczenia żeglugi na śródlądowych drogach wodnych (spadek głębokości), ale także do spadku zapotrzebowania na przewozy produktów rolnych ze względu na straty w rolnictwie[35]. Duże z tego tytułu straty w wolumenie przewozów dla transportu wodnego śródlądowego są konsekwencją znaczącej roli tej gałęzi w obsłudze segmentu przewozów produktów rolnych.

W dłuższej perspektywie można jednak oczekiwać, że funkcja transportowa śródlądowych dróg wodnych w Europie nie będzie traciła na znaczeniu. Funkcja ta jest i będzie zwłaszcza wyraźna w obsłudze takich segmentów rynku, jak przewozy produktów rolnictwa, rud metali i wyrobów metalowych, produktów ropy naftowej i materiałów budowlanych. (RR)

[35] *Dürre in Deutschland erfordert das Handeln von Politik und Verwaltung – Binnenschifffahrt auf dem Trockenen, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.*, 23. OKTOBER 2018, https://www.binnenschiff.de/pressemitteilung/duerre-in-deutschland-erfordert-das-handeln-von-politik-und-verwaltung-binnenschifffahrt-auf-dem-trockenen/ [26.10.2018].

ŁADUNEK NIE LUBI MONOPOLU

Niżej prezentujemy Państwu artykuł napisany przez Przewodniczącego Rady PISiL na zamówienie dwutygodnika „Namiary na morze i handel”:

Przed laty Włodzimierz Wysocki śpiewał, że „Nuty wolą tańczyć solo, ale wiedzą że to pachnie samowolą i że chór najlepiej brzmi”. Rosyjski bard specjalnie nie interesował się transportem, chyba że lotniczym w innym utworze w aspekcie wolnego wyboru, co nie wyklucza trafności i aktualności spostrzeżenia poczynionego w odległym kontekście. W czasie wykonywania cytowanego utworu, tj. na początku lat osiemdziesiątych, największe oceaniczne kontenerowce mogły zabrać w podróż morską 2.800 TEU obsługując głównie szlak Północnego Atlantyku. Po niespełna czterech dekadach najwięcej kontenerów przewozi się szlakiem dalekowschodnim mega-kontenerowcami o prawie ośmiokrotnie większej ładowności. Na początku lat dziewięćdziesiątych na trzech największych obecnie armatorów (Maersk, MSC i CMA-CGM) przypadało ok. 11% rynku. W 2018 roku wspomniani przewoźnicy kontrolują już ok. 47% rynku.

Niewielu obserwatorów zwróciło uwagę na informację z lutego b.r., że po blisko 30 latach przestała istnieć konferencja żeglugowa Transpacific Stabilisation Agreement (TSA). Zaprzestanie szczątkowej już działalności miało miejsce w dekadę po rozwiązaniu innej konferencji, Far Eastern Freight Conference, co było efektem zakazu ze strony Komisji Europejskiej. Konferencje żeglugowe były porozumieniami typu kartelowego, zawieranymi między armatorami liniowymi, obsługującymi daną relację przewozową. Ich celem było eliminowanie konkurencji między armatorami obsługującymi dany szlak morski, głównie przez stosowanie wspólnej taryfy, uzgadnianie warunków przewozu i ustalanie rozkładu rejsów oraz zwalczaniu tzw. outsiderów, czyli armatorów nie należących do danej konferencji. Nie trudno się domyśleć, że tego typu kartele były solą w oku liberalizmu gospodarczego i zastąpiono je wolnym rynkiem. W efekcie po dwudziestu latach przejęć, połączeń oraz różnych form współpracy doszliśmy do trzech aliansów, które swoim konkurentom pozostawiły zaledwie ok. 5% udział w rynku. Proces zrozumiały z punktu widzenia armatorów dążących do obniżki kosztów i poprawy wykorzystania tonażu, słowem do wzrostu efektywności. Natomiast, dla załadowcy, czy spedytora, lekarstwo było chyba gorsze od choroby. Opisane alianse to przecież tolerowana forma kartelu żeglugowego, produkt ery postkonferencyjnej w żegludze kontenerowej.

Katalizatorem opisanego powyżej procesu, oględniej określając go mianem integracji poziomej, był kryzys finansowy 2008 roku. Otworzył on pogłębiającą się ciągle lukę między podażą i popytem. Uporczywe wysiłki odbudowy stawek frachtowych do poziomu przedkryzysowego nie przyniosły pożądanego rezultatu. Wg znanego w teorii gier mechanizmu określanego, jako „dylemat więźnia”, armatorzy przystąpili do swoistego wzajemnie wyniszczającego wyścigu zamówień coraz większych statków. Liczono na istotne obniżenie kosztów jednostkowych, jako efektu skali i poprawienie efektywności wykorzystania slotów poprzez zawierane alianse. Przeważało przekonanie, że ten kto nie posiada megakontenerowców wypadnie z dalekowschodniej gry. Tymczasem straty niektórych linii kontenerowych rosły, doprowadzając w efekcie nie tylko do pogorszenia standingu branży, ale i do upadku jednego z największych przewoźników kontenerowych Hanjina. Upadek ten wywołał wstrząs, którego obiektywnie należało oczekiwać, a w co powszechnie do końca nie wierzono (analogicznie, jak z upadkiem Banku Lehman Brothers). Nastąpiło niespotykane na dotychczasową skalę naruszenie łańcuchów dostaw w handlu zamorskim. Przed spedytorami stanęła kwestia ewentualnej winy w wyborze przewoźnika w świetle licznych sygnałów pogarszającej się sytuacji finansowej armatora. Trzeba było ponieść odpowiedzialność przewoźnika umownego za ładunki przewożone na statkach Hanjina za konosamentem spedytorskim. Nie wspominając o szerszych konsekwencjach zmian strukturalnych konglomeratów, wyprzedaży aktywów (np. terminali), ograniczeniu źródeł finansowania żeglugi, czy reakcji regulatorów rynku.

Koncentracji żeglugi kontenerowej sprzyjają unijne regulacje, a dokładniej wyjęcia armatorów spod unijnego prawa o konkurencji, tj. *Consortia Block Exemption Regulation (BER)*. Pozwalają one armatorom m.in. na wspólne operacje w liniowej żegludze obejmujące koordynacje rozkładów zawinięć, slotów i przestrzeni ładunkowej. Umożliwiają wspólne użytkowanie statków i instalacji portowych oraz biur, kontenerów, naczep i innego sprzętu. Obejmują ponadto dostosowywanie przestrzeni ładunkowej do zmian w popycie i podaży, użytkowanie terminali i usług portowych oraz stosowanie wspólnych systemów informatycznych. BER wygasa w kwietniu 2019 roku. Komisja zasięga obecnie opinii interesariuszy, czy rekomendują przedłużenie BER - jeśli tak, to na jakich warunkach, lub co w zamian, jeżeli opinia jest negatywna. Niewątpliwie BER wprowadzono w odmiennej sytuacji rynkowej żeglugi

liniowej i pomijają one obecnie istotne aspekty działalności innych uczestników obrotu portowo-morskiego. Reprezentujący spedytorów na forum unijnym CLECAT nie występuje przeciw konsorcjom, jako takim, ani porozumieniom o współpracy armatorów. Przeważa jednak opinia, że tak daleko idące wyłączenia nie są już potrzebne. Jeśli miałyby być utrzymane, to należałoby wprowadzić ograniczenia udziału w rynku itp. Wypracowanie wspólnego stanowiska utrudnia niezwykle silna pozycja armatorów w niektórych krajach unijnych, którą przychodzi rozpatrywać w kategoriach patriotyzmu gospodarczego.

Remedium na niedostateczne efekty postępującej integracji poziomej stała się integracja pionowa. Dezintegruje ona tradycyjny podział ról między armatorem, załadowcą, spedytorem, agentem żeglugowym, portem i przewoźnikiem lądowym, który wykształcił się przez dziesięciolecia rozwoju konwencjonalnej żeglugi liniowej. Koncepcja integracji pionowej widzi armatora zarówno w roli przewoźnika morskiego, jak i jednocześnie operatora terminala kontenerowego, organizatora transportu lądowego i w końcu spedytora. Integracji pionowej sprzyja globalizacja, cyfryzacja i paradoksalnie rozwój przewozów intermodalnych. Ogranicza ją głębokie zróżnicowanie i rozdrobnienie rynku załadowców oraz specyfika ich oczekiwań, której trudno sprostać ujednoliconym produktem. Swoistej lekcji pokory udzielił tym ambitnym wszechogarniającym koncepcjom wirus Pietia, który skutecznie w zeszłym roku sparaliżował pracę najbardziej zaawansowanego technologicznie armatora.

Poszukując obrazowego opisu relacji łączących spedytorów z armatorami, nasuwa się znane z psychologii zjawisko osobowości wielorakiej, czyli rozdwojenie jaźni. Z jednej strony armator jest głównym kontrahentem spedytora, bo fracht morski stanowi podstawowe ogniowo łańcucha dostaw w handlu zamorskim. W istotny sposób określa jego koszt oraz czas i terminowość dostawy. Z drugiej strony armator wchodzący na ścieżkę integracji pionowej, jako globalny integrator logistyki kontenerowej, staje się konkurentem spedytora. Coraz rzadziej spedytor znajduje alternatywę w wyniku ograniczającej się możliwości podjęcia współpracy z innym armatorem. W takiej sytuacji spedytorzy starają się utrzymać klientów zwiększając wartość dodaną swoich usług. Świadczą odprawy celne w procedurach uproszczonych, poszerzają je o możliwość regulowania VAT w deklaracji miesięcznej, czy gwarantują zapłatę należności celno-podatkowych swoich zleceniodawców. Większość tych ułatwień wprowadzono w wyniku wieloletnich zabiegów PISiL. Znajdują one szerokie zastosowanie, pomimo poszerzonej przed dwoma laty solidarnej odpowiedzialności agencji celnej za zobowiązania celno-podatkowe importera. Innym przykładem tworzenia wartości dodanej jest koncepcja *port-centrics logistics,* która stanowi alternatywę dla pełno-kontenerowych dostaw dom-dom transportem samochodowym lub intermodalnym. Polega ona na transporcie kontenerów w imporcie do magazynów spedycyjnych zlokalizowanych z strefie przyportowej, skąd prowadzi się dystrybucję towaru w głąb kraju, w formie przesyłek całosamochodowych lub drobnicowych. W obiektach tego typu otwiera się składy i magazyny celne, które ułatwiają obsługę importu. Magazyny te znajdują się w jurysdykcji portowych służb celnych i fitosanitarnych, co jest ich niewątpliwym atutem. Analogicznie obsługuje się ładunki eksportowe, formując kontenery w tych magazynach. Pierwsze magazyny tego typu oddano do użytku na zapleczu terminali BCT i GCT w Gdyni osiem lat temu. W kilka lat później na szerszą skalę rozwinięto te usługi w Pomorskim Centrum Logistycznym, sukcesywnie rozbudowywanym na zapleczu DCT w Gdańsku.

Siłą spedycji jest oferowana załadowcy możliwość wyboru. Na tym polu w sukurs spedytorom przyszła chińska inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku. Umożliwia one jednoczesne zaoferowanie klientowi tańszej, ale dłuższej dostawy morskiej lub droższej, ale szybszej koleją z Chin. Silną pozycję zdobyli tu spedytorzy, specjalizujący się dotychczas w obsłudze morskiej drobnicy kontenerowej. Z łatwością przenieśli na grunt intermodalu transsyberyjskiego swoje doświadczenia i umiejętności sprawnej organizacji serwisu drobnicowego. Sprzyja im gęsta sieć kolejowych terminali przeładunkowych w głębi kraju i rozwinięta infrastruktura magazynowa. Na razie jedynym wąskim gardłem jest niedostateczna wydolność granicznych punktów przeładunkowych, ładnie kiedyś nazywanych suchymi portami. Częstotliwość okazji załadunkowych jest wystarczająca, bo rodzime potoki ładunkowe wzmacniane są tranzytem do przemysłowych centrów Europy Zachodniej.

Ocena skutków zarysowanej koncentracji poziomej i pionowej w żegludze kontenerowej nie jest jednoznaczna. Doprowadziła ona do obniżki kosztów przewozu drogą morską i w konsekwencji kosztów logistycznych łańcucha dostaw. Przyniosła pozytywne efekty załadowcom i finalnym konsumentom dóbr przewożonych drogą morską. Oznacza ona spadek kosztów transportu w cenach finalnych towarów i stwarza bodziec do rozwoju handlu światowego i podtrzymania globalizacji. Alianse dają dostęp do większej w sensie geograficznym przestrzeni logistycznej, niż oferowana przez pojedynczego operatora. Pomimo tego rośnie niepokój krajów, organizacji międzynarodowych, regulatorów rynku frachtowego, co do skutków dalszej koncentracji i eliminacji konkurencji. Rynek załadowców i spedytorów z niepokojem śledzi rosnącą koncentrację i wzrost siły rynkowej armatorów, obawiając się dyktatu i redukcji obszaru swej działalności, a także odnotowywanej obniżki jakości usług i braku przewidywalności zachowań aliansów. Niepewność widać wśród części portów z racji ryzyka eliminacji terminali kontenerowych nieatrakcyjnych z punktu widzenia sieci połączeń aliansu i przeniesienia obsługi statków do

megahubów. Rosnąca presja na wzrost wydajności przeładunkowej wiąże się z koniecznością ponoszenia nakładów kapitałowych i poszukiwania nowych rozwiązań logistycznych. Możliwość preferencji „własnych" terminali kontenerowych armatora kosztem pozostałych nasila konkurencję w tym ogniwie łańcucha w skali regionalnej i może spowodować obniżenie sprawności obsługi strumieni towarowych.

Marek Tarczyński,
Przewodniczący Rady PISiL

FIATA / CLECAT/ EUROINFORMACJE

POSIEDZENIE MARITIME LOGISTICS I DIGIT WORKING GROUP CLECAT- BUKSELA, 11/09/18.

W dniu 11 września delegat Polskiej Izby Spedycji i Logistyki uczestniczył w posiedzeniu Maritime Logistics i Digit Working Group CLECAT w Brukseli, gdzie w wyniku wyborów powierzono mu funkcję wiceprzewodniczącego Maritime Logistics Institut.

Do najważniejszych tematów omówionych na spotkaniu należały:

1. **position paper CLECATu dotyczący rewizji Consortia Block Exemption Regulation, tzn. wyjęcia armatorów spod unijnego prawa o konkurencji.**
   Block Exemption Regulation (BER) obowiązujący do kwietnia 2019 roku zezwala obecnie armatorom na:

- wspólne operacje w liniowej żegludze obejmujące koordynacje rozkładów, portów, slotów i przestrzeni ładunkowej, wspólne użytkowanie statków i instalacji portowych oraz biur, wspólne użytkowanie kontenerów, chassis i in. sprzętu
- wspólne dostosowywanie przestrzeni ładunkowej do zmian w popycie i podaży
- wspólne operacje/użytkowanie terminali i usług portowych
- wspólne stosowanie i użytkowanie systemów wymiany danych.

Uczestnicy spotkania dyskutowali nad faktem czy CLECAT powinien zarekomendować Komisji Europejskiej przedłużenie BER, jeżeli tak , to na jakich zasadach/warunkach, a jeżeli nie, to dlaczego i ewentualnie co w zamian ?

Wszyscy uczestnicy spotkania zgadzali się, ze BER zostały wprowadzone w zupełnie innej sytuacji rynkowej w żegludze liniowej i pominęły lub nie uwzględniły wielu ważnych aspektów działalności uczestników obrotu portowo-morskiego, które obecnie wpływają na relacje z armatorami.
Armatorzy występują do terminali wspólnie - jako alianse- z propozycjami negocjacji kosztów ponieważ BER milczą na ten temat. Taki sposób działania prowadzi do sytuacji gdzie 3 alianse kontrolują 90 % rynku przewozu kontenerów co dalece różni się od sytuacji w momencie wprowadzania BER.
CLECAT nie występuje przeciwko konsorcjom jako takim ani porozumieniom o współpracy armatorów, ale uznaje że BER nie są do tego potrzebne i gdyby Komisja Europejska chciała przedłużyć ich działanie to należałoby wprowadzić restrykcje odnośnie udziału w rynku, itp.

Niestety ostateczny kształt position paper nie został ustalony.

2. **dokument FIATA „best practices „ w zakresie demurrage i detention.**

Uczestniczący w posiedzeniu przedstawiciel FIATA przedstawił obecną sytuację, gdy armatorzy z jednej strony znacznie redukują czas wolny od demurrage i detention, z drugiej zaś strony podnoszą opłaty po czasie wolnym. Dzieje się tak mimo, że wpływ załadowców na okres wolny systematycznie się zmniejsza. Różne czynniki takie jak warunki pogodowe, strajki, kongestie w terminalach powodują brak możliwości zwolnienia kontenerów dla odbiorców w terminie. Kongestie są często także spowodowane przez samych

armatorów – zbieg kilku megakontenerowców w terminalu skutecznie blokuje ich prace. Peak season również nie jest zawiniony przez załadowców lecz przez czynniki niezależne.
Z drugiej strony , czas wolny jest coraz krótszy dla załadowców również z powodu konieczności odpraw celnych i innych czynności na które załadowcy nie mają bezpośredniego wpływu.

Z ww powodów FIATA rekomenduje zasadniczą rewizję obecnych warunków demurrage i detention tak, aby z jednej strony rzeczywiście motywowały one załadowców do zwalniania kontenerów zamiast czynienia z nich zastępczych magazynów, z drugiej, aby nie stawiały załadowców w sytuacji konieczności poniesienia bardzo wysokich kosztów (kilkadziesiąt EUR dziennie) przez nich w żaden sposób niezawinionych.
Propozycję FIATA uregulowania tej kwestii przedstawiamy w załączniku.

3. **Electronic Freight Transportation Information oraz Digital, Transport and Logistics Forum 2015-2018.**

Temat digitalizacji wciąż wywołuje wiele nieporozumień głównie z powodu braku wiedzy i zrozumienia wśród spedytorów o i dla digitalizacji. Terminy, pojęcia, nazwy dokumentów nawet już używanych są nieznane i niezrozumiale. W tej sytuacji CLECAT rekomenduje Komisji Europejskiej :

- ograniczenie digitalizacji do sektorów B2A (administracja) oraz A2A, z całkowitym pominięciem B2B
- doprowadzenie do akceptacji przez urzędy i administracje danych dostarczanych cyfrowo a nie papierowo
- zachęcenie lub nawet skłonienie środkami prawnymi interoperacyjności pomiędzy różnymi urzędami i ośrodkami administracji. (opr. JS/ES)

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE

PEP - POLITYKA EKOLOGICZNA PAŃSATWA 2013

27 września odbyła się w Ministerstwie Środowiska konferencja „ Polityka ekologiczna państwa 2030 i prognozy oddziaływania na środowisko.”

PEP zawiera następujące ogólne części:
- środowiskowe cele i priorytety rządu
- część środowiskowa Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
- część środowiskowa Strategii „Bezpieczeństwo Energetyczne a środowisko”
- Polityka klimatyczna Polski – Strategia redukcji emisji gazów cieplarnianych
- strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu.

W trakcie dyskusji po przedstawieniu założeń PEP przez przedstawiciela Ministra Środowiska powiedziano m.in.:

- PEP nie zawiera żadnej wzmianki n/t odnawialnych żródeł energii i ochrony lasów,
- PEP nie mówi o oddziaływaniu na środowisko planowanego rozwoju żeglugi śródlądowej, regulacji rzek itd..
- w PEP nie ma odniesienia do działań Ministra Rolnictwa w zakresie ochrony środowiska – brak konsultacji i kontaktów podczas przygotowywania PEP
- w zakresie ochrony powietrza PEP odwołuje się do odpowiedzialności społecznej (chodzi o nie spalanie plastyku itp.) , brak zaś jakichkolwiek działań państwa choćby w zakresie wydobycia i oferowania węgla niskiej jakości

Przedstawiciele Ministerstwa Środowiska przyznali, że mimo dotychczasowych działań postępuje degradacja wartości przyrodniczych kraju, zmniejszenie populacji roślin i zwierząt oraz nadmierna eksploatacja zasobów naturalnych.

Dokument ma być przedłożony Radzie Ministrów w grudniu 2018 roku.. (JS)

KONKURS PISiL - Młody Spedytor Roku 2018

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców zainteresowanych budowaniem zespołu i zatrudnianiem osób młodych, zdolnych, otwartych na nowe wyzwania jakie nieustannie stawia branża TSL PISiL od 2018 roku ogłasza Konkurs Młody Spedytor Roku, który **skierowany jest do osób budujących swoją ścieżkę kariery w branży TSL.**
Celem konkursu jest wyłonienie najzdolniejszych młodych spedytorów i logistyków, którzy chcą związać swoje życie zawodowe z pracą w branży TSL.

Warunki udziału w konkursie określa regulamin dostępny na stronie internetowej Izby.

Zwycięzcą tegorocznej edycji Konkursu został pan Dominik Szulc , który przedłożył Kapitule Konkursu pracę „Propozycja systemu usprawniającego pracę spedytorów morskich i armatorów w Polsce (koncepcja POL COMPASS). Pracą stanowi załącznik do Biuletynu. (ES)