



logistyka  rp.pl

Logistyka Transport Spedycja

Piątek 28 CZERWCA 2019

DODATEK SPECJALNY

Zielony intermodal

EKOLOGICZNY TRANSPORT | Handel emisjami wymusi wzrost cen transportu drogowego i zwiększy konkurencyjność rozwiązań intermodalnych.

Ustalenia kolejnych szczytów klimatycznych, narzucające regionom i państwom limity emisji dwutlenku węgla, będą miały wpływ także na transport.

Komisja Europejska planuje do 2030 roku podwoić pracę kolei w przewozach towarowych do 30 proc. w stosunku do 2015 roku.

Niewykluczone, że po 2020 roku, gdy powstanie mechanizm handlu emisjami, do ceny usługi logistycznej trzeba będzie doliczać cenę wy-

emitowanego CO₂, podobnie jak się to dzieje w przypadku energetyki lub przemysłu cementowego.

Liczy się cena

Firmy logistyczne już się przygotowują do takiego scenariusza. – Zapytania klientów o ten aspekt oferty zdarzają się coraz częściej. W krajach skandynawskich jest to jeden z istotnych aspektów przy wyborze operatora logistycznego, tam naciski społeczeństwa na ekologię są naprawdę duże – przyznaje dyrektor Ekol Pol-



Postępujący się transportem morskim turecki Ekol w naturalny sposób jest poważnym organizatorem połączeń intermodalnych

ska Arkadiusz Jastrzębski.

Tłumaczy, że w przypadku niektórych przetargów podczas składania oferty część pytań dotyczy CSR czy właśnie ekologii, np.: jakie normy spełniają samochody ciężar-

we którymi będą wykonywane usługi, jak dany operator logistyczny sprawdza emisję CO₂, jak stara się ją ograniczyć itp.

– Oczekiwanie dotyczące miesięcznego raportu pokazującego emisję CO₂ na przesyłkę

lub na przewieziony kilogram jest już standardem na poziomie przetargu. Nie ma podziału na transport krajowy i międzynarodowy – zaznacza dyrektor ds. rozwoju biznesu Grupy Raben Agnieszka Haik.

Raben oferuje klientom narzędzie, które mierzy ilość emisji CO₂ do środowiska.

Dodatkowo mierzy emisję gazów cieplarnianych nie tylko w dystrybucji, ale także na terminalach przeładunkowych oraz w magazynach wysokiego składu. – Takie podejście pozwala naszym klientom nie tylko zmierzyć emisję gazów, ale także dokładnie zaplanować ich redukcję.

Jednym z tematów implementacji projektu, po etapie przetargu, jest potwierdzenie przez dostawcę usług logistycznych celu, najczęściej pięcioletniego, co do wysokości redukcji CO₂ – opisuje negocjacje Haik.

Przedsiębiorstwa branży TSL przyznają, że coraz więcej firm dba o ekologię i bada swój wpływ na środowisko. – W ramach przetargów zdarzają się zapytania o strukturę floty, np. ile jest pojazdów o określonych normach spalania, i ogólnie o to, co operator logistyczny robi w dziedzinie ekologicznego transportu – stwierdza koordynator sprzedaży European Logistics Dachser Polska Rafał Owczarek.

Przyznaje, że jednak nie zdarza się, aby klienci określali nieprzekraczalne limity emisji albo narzucali obowiązek korzystania z kolei. – Klienci, nawet ci najwięksi i najbardziej świadomi, w końcowym etapie podejmowania decyzji koncentrują się na wymiarze rachunku ekonomicznego i wysokości ceny za usługę – wskazuje przedstawiciel Dachser.

dokończenie ▶ITS4

REKLAMA

862506

DIRECT RAIL CONNECTION WROCLAW - MOERDIJK



30
HOURS

Immingham

Moerdijk

Wrocław

Thamesport

LET IT RAIL!

- CO2 reduction up to 70%
- Terminal to terminal 30 hours
- Cost effective

- Door to door controlled by Schavemaker
- Based on containers
- Loads up to 27T
- Own rail terminal in Katy Wrocławskie

Schavemaker uruchamia bezpośrednie połączenie kolejowe Wrocław – Moerdijk (Holandia) – połączenie promowe z Immingham lub London Thamesport (UK)

Od 30 kwietnia 2019 r. Firma Schavemaker Logistics & Transport rozpoczęła bezpośrednie połączenie kolejowe (wahadłowe) między Katy Wrocławskie w Polsce a portem Moerdijk w Holandii. Całkowity czas tranzytu pomiędzy dwoma terminalami wynosi 30 godzin. Pociąg odjeżdża z polskiego terminalu 2 x w tygodniu w poniedziałek i czwartek. W przeciwnym kierunku pociąg odjeżdża we wtorek oraz sobotę. Przejazd kolejowy realizowany jest jako „usługa od drzwi do drzwi”. Tempo przewozu jest porównywalne z drogowym. Jeśli pierwszy i ostatni odcinek w łańcuchu jest w bliskiej odległości od terminala (ok. 150 km), cena jest nawet korzystniejsza. Dzięki połączeniom krótkodystansowym z A2B Online terminal w Moerdijk jest ważnym węzłem transportowym, z którego każdego dnia odbywa się kilka rejsów do Wielkiej Brytanii m.in. do Immingham lub London Thamesport, skąd kontener jest dostarczany na miejsce rozładunku według potrzeb klienta

www.schavemaker.com



SCHAVEMAKER
Logistics & Transport

West - East transport: intermodal.nl@schavemaker.com
East - West transport: intermodal.pl@schavemaker.com



Deficytowy Jedwabny Szlak

KOLEJE | Rosyjski zakaz tranzytu europejskiej żywności utrudnia chińską ekspansję. Tracą też rosyjskie koleje.

Chińskie plany podboju gospodarczego Europy są wspierane przez przewoźników kolejowych, dla których mogą stać się znaczącym źródłem przychodów. Pekin oraz rządy prowincji dofinansowują pociągi wywożące chińskie towary.

Miliardowe inwestycje

Subwencje są skuteczne, bo przewozy kontenerów przez Rosyjskie Koleje Żelazne (RZD) nieustannie rosną; w 2018 roku powiększyły się o 12,8 proc. i o 15,5 proc. w pierwszym kwartale tego roku. Prezes RZD Oleg Biełoziorow uważa, że możliwe jest osiągnięcie przewozów 2 mln TEU.

RZD za miliardy rubli modernizuje tory i rozjazdy na tranzytowym szlaku. Inwesty-

cje mają skrócić transport ładunków z Chin do zachodniej granicy Rosji do siedmiu dni, a średnia prędkość ma wzrosnąć z 1150 km do 1500 km na dobę.

Dodatkowy ruch zapewnią przesyłki z Japonii. 24 maja 2019 roku RZD rozpoczęła przewozy z Japonii do Europy, oferując czas przewozu 18 dni, podczas gdy morski trwa 45 dni. RZD zamierza w 2024 roku przewozić 180 mln ton ładunków rocznie Koleją Transsyberyjską. Nie wszystko jednak działa tak sprawnie, jakby chcieli klienci i przewoźnicy. – Odprawa celna na granicy potrafi trwać 2 dni – przyznaje Biełoziorow.

Na lądowych przewozach z Chin do Europy zarabiają także polskie koleje. Prezes PKP Cargo Czesław Warszewicz uważa, że w 2018 roku na trasie Chiny-UE-Chiny pociągami, których było 6300, przewieziono 1 mln ton ładunków, czyli niemal tyle samo co samolota-

mi, a przecież Nowy Jedwabny Szlak, jak połączenie nazywają Chińczycy, uruchomiono w praktyce dopiero w 2013 roku.

W tym roku pociągów będzie 10 tys., a 90 proc. kolejowych transportów z i do Chin przechodzi przez Małaszewicze. – To pokazuje potencjał rynku i chcemy mieć znaczący udział w ramach tej wymiany handlowej – przekonuje Warszewicz.

Wielki potencjał

75 proc. towarów wożonych w kontenerach stanowi tranzyt przez Polskę, a tylko 25 proc. jest obsługiwanych w Polsce. – Polska ma szansę, aby stać się hubem transportowym na Nowym Jedwabnym Szlaku. Dlatego chcemy rozwijać nasze terminale, aby więcej towarów było przeladowywanych, obsługiwanych w Polsce – tłumaczy prezes PKP Cargo.

Spółka PKP Cargo Terminale posiada terminale w całej Polsce oraz w Czechach (Paskov) i mają one łącznie zdolność do obsługi 1,1 mln TEU rocznie. We wrześniu 2019 roku zostanie uruchomione pilotażowe połączenie kolejowe na trasie Po-

znań-Duisburg, a w dalszej kolejności takie pociągi zaczną kursować z Wrocławia, Warszawy, Małaszewicz i Kowna.

Szansa w żywności

Utrudnieniem rozwoju NJS jest brak zrównoważenia dostaw: 57 proc. kontenerów to import z Chin, a 43 proc. eksport do Chin. Przewóz pustych kontenerów do Państwa Środka to spory koszt pokrywany dotacjami.

Kierownik europejskiego działu transportu kolejowego w Asstra-Associated Traffic Ewa Trochimiuk uważa, że ewentualne zniesienie przez Rosję zakazu przewozu żywności w tranzycie (m.in. do Kazachstanu i Chin) pozwoliłoby znacząco zwiększyć potoki ładunków na NJS. – Kolej nadal jest alternatywą dla bardzo drogiego i szybkiego transportu lotniczego oraz dla taniego, niemniej wolniejszego transportu morskiego – podkreśla Trochimiuk.

Dodaje, że Chińczycy już od dłuższego czasu są zainteresowani importem produkcji spożywczej z Europy, ponieważ produkty europejskie cieszą się w Państwie Środka dużą

popularnością i mają status „luksusowych”. – Chiński konsument to przedstawiciel ciągle rosnącej klasy średniej (wkrótce będzie to prawie pół miliarda ludzi), który woli kupować importowaną żywność, bo jest przekonany, że produkty te są bezpieczniejsze od rodzimej produkcji – ocenia Trochimiuk.

Zaznacza, że w kilku ostatnich latach po wprowadzeniu rosyjskiego embarga, na rynku chińskim pojawili się nowi gracze. To między innymi Białoruś, która eksportuje do Chin produkcję mleczną (mleko w proszku, pełnotłuste mleko, lody, sery), drób i wołowinę, a także Rosja, jeden z poważniejszych partnerów, którego eksport żywności do Chin rośnie z każdym rokiem.

Geopolityczne wahania

Przewoźnicy i spedytory obawiają się, że wojna handlowa między Chinami i Stanami Zjednoczonymi może odwrócić zrównoważenie potoków kolejowych przewozów Europa-Chiny. – Obserwujemy już delikatne sygnały, że chińscy partnerzy szukają rozwiązań dostaw z ominięciem Polski. Należy

pamiętać, że w branży transportowej najszybciej można zauważyć wszelkie wahania, jakie zachodzą na arenie politycznej – zaznacza Trochimiuk.

Przypomina, że strategia chińska przewiduje redukcję dotacji do połączeń kolejowych. – Prawdopodobnie kraje UE, którym zależy na wejściu na rynek chiński, będą dopłacać do przewozów w drugą stronę, podobnie jak już od kilku lat robi to Rosja – porównuje Trochimiuk. Rząd rosyjski rekompensuje eksporterom żywności połowę kosztów transportu kolejowego produktów spożywczych do Chin.

Choć NJS budzi nadzieje i zachęca do inwestycji, to nawet dla PKP Cargo, które uruchamiają tysiąc pociągów na dobę, pozostaną marginesem. – Pociągi intermodalne z Chin do Europy i z Europy do Chin są czynnikiem wpływającym na wzrost transportu intermodalnego. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę całość wolumenu transportu intermodalnego Jedwabny Szlak to niewielki jego odsetek – wskazuje szef sprzedaży spółki wynajmującej lokomotywy Railpool Rafał Stańczyk. ©

–Robert Przybylski

REKLAMA

862555

Rozpędzony polski transport hamują opóźnione płatności kontrahentów

Większość przedsiębiorców oferujących usługi transportowe nie zdecydowałoby się jeszcze raz na taki biznes. Tak negatywnego nastawienia do prowadzonej działalności nie ma w żadnej innej branży. Przyczyna? Przede wszystkim brak terminowych płatności od partnerów. Firmy transportowe nie dostają pieniędzy i same też mają spore trudności z opłaceniem swoich zobowiązań.

Nie ma drugiej takiej branży na rynku, której przedsiębiorcy tak bardzo żalują tego co robią. Sześciu na 10 przedstawicieli firm transportowych nie uruchomiłoby ponownie działalności gospodarczej zajmującej się usługami transportowym. W handlu, który zajął w tej kategorii drugie miejsce, drugi raz nie weszłoby w podobny biznes trzech na 10 przedsiębiorców – wynika z badania przeprowadzonego na zlecenie Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor przez Instytut Keral Research. Jednym z głównych powodów tak pesymistycznego postrzegania branży są opóźnienia płatności od odbiorców usług. Podkreśla to, aż sześć na 10 ankietowanych przedsiębiorstw transportowych. Znacznie dalej na liście barier znalazły się kłopoty z pozyskaniem wykwalifikowanych pracowników oraz kapitałochłonność, wskazało na nie trzech na 10 badanych.

Kłopoty z uzyskiwaniem należności od odbiorców potwierdzają też cykliczne analizy pokazujące w której branży najwięcej firm skarży się na opóźnienia płatności od swoich kontrahentów. Gdy mowa o opóźnieniach, w ciągu ostatnich 6 miesięcy o ponad 30 dni, najczęściej sygnalizują je właśnie firmy transportowe – około 70 proc., gdy opóźnienia wydłużają się do ponad 60 dni transport również jest w czołówce i o kłopotach informuje ok. 60 proc., podczas gdy wśród ogółu firm udział poszkodowanych przez kontrahentów wynosi ok. 50 proc. Kto przede wszystkim zamawia usługi transportowe i za nie nie płaci? Nie ma reguły. Kłopotów z uzyskaniem pieniędzy za świadczone usługi firmom transportowym przysparzają zamawiający z różnych branż. Taka odpowiedź pada najczęściej (38 proc.), dalej są siostrzane firmy z branży, dla których inne przedsiębiorstwa transportowe pracują jako podwykonawcy (36 proc.). Na miejscu

trzecim znalazł się przemysł (16 proc.).

Dane te, to niepokojący sygnał, zarówno dla branży, jak i całej gospodarki. Problemy ze ściąganiem zapłaty od kontrahentów rodzą przykre konsekwencje. Regułą bowiem jest, że firmy, które nie otrzymują należności na czas, same zaczynają opóźniać płatności swoim dostawcom przyczyniając się do powstawania zatorów płatniczych. Transport jest tego najlepszym przykładem. Odsetek niesolidnych płatniczo firm w sektorze transport i gospodarka magazynowa należy do jednego z najwyższych w całej gospodarce i wynosi 8,7 proc. Kłopoty ma prawie co jedenaste przedsiębiorstwo. Dla porównania wśród wszystkich firm udział niesolidnych wynosi 6,3 proc., co oznacza, że nie płaci na czas co szesnasta firma. Gorzej niż w transporcie jest jedynie wśród przedsiębiorstw zajmujących się dostawą wody, gospodarką śmieciami i odpadami (9,1 proc.).

Jak wynika z danych Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor oraz bazy Biura Informacji Kredytowej na koniec pierwszego kwartału 2019 r. zaległości wobec partnerów biznesowych i banków miało prawie 29 tys. przedsiębiorstw transportowych. Mowa tu o opóźnieniach min. na kwotę 500 zł, przeterminowanych o co najmniej 30 dni, zarówno firm działających, zawieszonych jak i zamkniętych.

Wgłębiając się w dane Rejestru



Sławomir Grzelczak, prezes BIG InfoMonitor

Dłużników BIG InfoMonitor oraz BIK, można zauważyć, że problem częściej mają przedsiębiorstwa specjalizujące się w „drogowym przewozie towarów”. Stanowią ok. 56 proc. firm sektora „transport i gospodarka magazynowa”, ale wśród dłużników mają 72 proc. udział. Partnerzy biznesowi tych przedsiębiorstw powinni mieć szczególne powody do obaw co do terminowych rozliczeń, bo niesolidni dłużnicy stanowią tu ponad 11 proc. Całkowita wartość nieopłaconych zobowiązań sektora „transport i go-

spodarka magazynowa” przekroczyła na koniec marca 1,67 mld złotych. Przez rok kwota ta zwiększyła się o 37 proc. znacząco wyprzedzając dynamikę wzrostu zaległości firm z całej gospodarki, gdzie było to 27 proc. Tak jak w liczbie niesolidnych dłużników, tak i w kwocie zaległości dominuje drogowy transport towarów, jego przeterminowane zobowiązania przekraczają 1,25 mld zł. Średnia zaległość w całej branży transportowej, na koniec pierwszego kwartału doszła do 57,7 tys. zł. W porównaniu z handlem, przemysłem czy budownictwem jest to dużo mniej, większe jest jednak rozpowszechnienie firm z kłopotami.

Co zrobić, by nie dołączyć do grona firm z zaległościami? Przede wszystkim dbać o terminowy spływ należności. Nie obawiać się zerwania relacji i przypominać o zobowiązaniu. Nie dopuszczać do przeciągania płatności, bo na reakcję może być za późno. Twardą windykację warto poprzedzić wysłaniem wezwania do zapłaty z informacją o możliwości wpisu do rejestru dłużników BIG. Dłużnikom, którzy nie zapłacą i zostaną wpisani do rejestru, prędzej czy później obecność na liście dłużników zablokuje dostęp do kredytów, leasingu czy faktoringu, a może też stanąć na przeszkodzie w zawarciu kontraktu, jeśli kontrahent dowie się o długach i nie będzie chciał ryzykować współpracy.

Czy zakładając ponownie firmę wybrałbyś tę samą branżę? w proc.



Źródło: BIG InfoMonitor, badanie Keral Research wśród 500 mikro, małych i średnich firm, kwiecień 2019 r.

Megacieżarówki na ratunek gospodarce

DŁUGIE ZESTAWY | Przewozy będą rosły i jeżeli transport samochodowy ma nie blokować rozwoju gospodarki, musi być sprawniejszy. Potrzebne są megacieżarówki.

Komisja Europejska przewiduje poważny wzrost zapotrzebowania na transport w najbliższych 30 latach. Wylicza, że praca przewozowa transportu drogowego wzrośnie o 40 proc. do 2,8 bln tonokilometrów. Już nie ma kim obsadzić samochodów, a koleje oraz dotychczasowy tabor samochodowy nie poradzą sobie z przewidywanym wzrostem, nawet gdyby Europa sięciągnęła milion kierowców z Azji.

Dlatego przewoźnicy drogowi apelują o pozwolenie na użytkowanie w Polsce długich zestawów, mierzących 25,25 m. Dwa takie zestawy pozwolą zastąpić trzy dopuszczone przez kodeks drogowy, o długości 16,5 lub 18,75 m (odpowiednio ciągnik z naczepą i ciężarówka z przyczepą).

Długi zestaw składa się z naczepy o typowej długości 13,6 m oraz przyczepy z nadwoziem o długości 7,82 m lub z samochodem ciężarowego z zabudową tej długości, ciągnącego przyczepę z zabudową o długości 13,6 m. Odmianą tej ostatniej kombinacji jest naczepa z zabudową długą na 7,82 m i siodłem, na którym wspiera się typowa naczepa mająca 13,6 m.

Na promie zwróci

Takie zestawy używane są przez stargardzką firmę Enterprise Logistics. – Zakupiliśmy dotychczas trzy naczepy do formowania zestawów typu B o długości całkowitej 25,25 m. Jeżdżą do Norwegii z ładunkami drobnicowymi – wyjaśnia rzecznik Jerzy Gębski.

W Polsce długie zestawy są nielegalne. Dlatego każdy długi zestaw wyjeżdża z bazy w Stargardzie rozdzielony, łączony jest dopiero w bazie promowej w Świnoujściu. Taki ponad 25-metrowy zestaw na promie nawet zawraca. – Wbrew obiegowym obawom zestawy typu B długie na 25,25 m nie będą blokowały rond czy zjazdów z dróg szybkiego ruchu. Już od sześciu lat wydawane są zezwolenia dla przewoźników ponadnormatywnych zespołami o długości do 30 m i przewozy te nie powodują zatorów – wskazuje Gębski.

Ministerstwo Infrastruktury uważa jednak, że zwiększenie długości pojazdów z 16,5 do 25 m wymusza dostosowanie infrastruktury drogowej do ich gabarytów, w tym przebudowę skrzyżowań (zwiększenie promienia łuku, mini- i małych rond), miejsc postojowych oraz wszystkich innych elementów drogi projektowanych z uwagi na długość pojazdów.

Enterprise Logistics proponuje próbną umożliwienie wykonywania przewozów zestawami 25,25 m na odcinkach dróg łączących strategiczne dla przemysłu i logistyki lokalizacje na Pomorzu Zachodnim: Terminal Promowy Świnoujście, droga S3 do Goleniowskiego Parku Przemysłowego i dalej do Szczecina, DK10 do Stargardzkiego Parku Przemysłowego, DK10 i następnie autostrada A6 do granicy Polski z Niemcami w Kołbaskowie.

Gębski podkreśla, że w obrębie wyżej wymienionych odcinków brak jest utrudnień drogowych, które mogłyby

stanowić potencjalne źródło problemów w sprawnym poruszaniu się długimi zestawami 25,25 m. Odcinki te łączą parki przemysłowe, centra logistyczne, porty zespołu Szczecin – Świnoujście. Pomysłodawcy liczą na aktywizację województwa zachodniopomorskiego oraz integrację z przeprawą promową, czyli „autostradą morską” Polska – Skandynawia i autostradą Polska – Niemcy.

Przemysł jest „za”

Długie zestawy są atrakcyjne także dla przemysłu. Latem 2017 roku Volkswagen Poznań wspólnie z wielkopolskim przewoźnikiem Elmex wypróbował, jak sprawdzają się megacieżarówki na połączeniach bezpośrednich od dostawców oddalonych o ok. 200 km od fabryk VW w Poznaniu oraz Wrześni.

Volkswagen wytypował do prób następujących dostawców: Gestamp Polska, Kirchhoff Gniezno, Orsa-Moto, Simoldes, Sitech Polkowice oraz Tensho Łysomice. Spośród nich dwóch było wspólnych dla zakładów Poznań i Września, trzech dostawców pracowało wyłącznie dla zakładu w Poznaniu, a jeden dostawca obsługiwał wyłącznie zakład we Wrześni.

Rzeczniczka VW Poznań Patrycja Kasprzyk podkreśla, że wnioski z prób są zachęcające. Po pierwsze, infrastruktura drogowa w Polsce jest wystarczająca dla pojazdów nienormalnych typu megacieżarówka, choć bywa, że podczas postoju np. w pobliżu autostrad megacieżarówka zajmuje dwa miejsca parkingowe zamiast pojedynczego. Po drugie, duża część dostawców, z którymi współpracuje VW Poznań, posiada infrastrukturę zakładową przystosowaną do obsługi dłuższych zestawów pojazdów niż 18,75 m. Kasprzyk zaznacza, że wprowadzenie megacieżarówek jest opłacalne głównie przy pełnym załadunku w obie strony.

Ponadto większość zakładów, w których przeprowadzono testy megacieżarówek, wyraziła chęć uczestniczenia w projekcie wprowadzania tego rozwiązania w życie oraz w przyszłości obsługi tego typu środka transportu.

Korzyści to zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery o ok. 30 proc. oraz spodziewane zmniejszenie ruchu drogowego. Gębski dodaje, że wprowadzenie długich zestawów umożliwi obniżenie ceny usług przewozowych od 5 do 15 proc. zarówno w przypadku przewozów częściowych jak i całosamochodowych. – Biorąc pod uwagę obecny poziom frachtów, szczególnie jeśli chodzi o przewozy całosamochodowe, to wprowadzenie tego rozwiązania pozwoliłoby na osiągnięcie jakiejś godziwej rentowności przedsiębiorstw transportowych – uważa Gębski.

Wszyscy chcą, nikt nie może

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych rekomendowało Ministerstwu Infrastruktury wprowadzenie megacieżarówek na wybrane odcinki dróg, podkreślając korzyści dla gospodarki,

ekologii i ruchu drogowego.

Dwie megacieżarówki zastępują trzy klasyczne zestawy, co oznacza mniejsze zapotrzebowanie na kierowców (w Polsce ich brak szacuje się na 50–70 tys.). Ciągnik siodłowy holujący zestaw modułowy pali ok. 10 proc. więcej paliwa w porównaniu z ciągnikiem holującym klasyczną naczepę. W dokonanych przez Volvo przeliczeniach na tysiąc tkm megazestaw potrzebuje 16 litrów, gdy klasyczny zestaw 19 litrów.

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA wylicza, że długie zestawy pozwolą obniżyć emisję CO o 15 proc. Stowarzyszenie

podkreśla, że długie ciężarówki mogą wykazać się lepszą statystyką bezpieczeństwa ruchu drogowego niż zestawy o standardowej długości. Volvo szacuje, że stabilność kierunkowa długich zestawów jest lepsza od ciężarówki z przyczepą z osią przednią na obrotnicy.

Ponadto megazestawy zmniejszą zatłoczenie: dwa długie zajmą na jezdni 130 m, gdy 3 klasyczne zestawy 172 m.

Długie zestawy są już dopuszczone w Szwecji, Norwegii, Finlandii, Danii, Holandii, Niemczech, na Litwie, w Hiszpanii, a KE zezwala na dokonywanie nimi przewozów międzynarodowych.

Obawy resortu

Tymczasem Ministerstwo Infrastruktury obawia się, że dopuszczenie do ruchu pojazdów o masie 60 ton i wymiarach spowoduje przyspieszone zużycie obiektów mostowych w ciągach autostrad i dróg ekspresowych oraz całkowitą destrukcję takich obiektów na pozostałych drogach. Uważa, że konieczne byłoby wzmocnienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym barier drogowych.

ACEA wskazuje, że masa długich zestawów rozkłada się na większą liczbę osi niż w

klasycznym zestawie i na dodatek osie są położone dalej od siebie. Zatem zużycie dróg i obiektów drogowych będzie mniejsze niż w przypadku pojazdów normatywnych. ACEA zgadza się, że długie zestawy nie będą mogły być używane na wszystkich drogach. Elektronika pomoże nadzorować przejazdy takich zestawów i narzędzia do tego celu są dostępne. – Ministerstwo Infrastruktury nie planuje zmian w przepisach w tym zakresie – ucina rzecznik Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huptys. ©©

–Robert Przybylski

REKLAMA

845 371

1,4

MLN M²

WYJĄTKOWYCH

MOŻLIWOŚCI



Już niemal od stu lat SEGRO jest wiodącym właścicielem, zarządcą i deweloperem nowoczesnych powierzchni magazynowych oraz produkcyjnych w Europie. Najwyższa jakość usług i trwałe relacje z Klientami budują silną pozycję spółki na rynku. Dziś portfolio dewelopera w Europie Centralnej to ponad 1,4 mln m² powierzchni, która odpowiada na potrzeby setek firm, pozwalając im się stale rozwijać i zwiększać efektywność.

U podstaw każdego sukcesu leżą partnerskie relacje. Żeby je zbudować, potrzebna jest przestrzeń, która daje wyjątkowe możliwości. Taką przestrzeń tworzy SEGRO.



Zielony intermodal

dokończenie • LTS 1

Jakość i cena

Dodaje, że teoretycznie przewoźnicy mają możliwość wykonania transportu ciężarówkami o wybranych przez klienta parametrach, ale jest to możliwe głównie w przewozach całopojazdowych, kiedy ładunek jednego klienta zajmuje całą ciężarówkę, i w takim przypadku ma to oczywiście wpływ na cenę. – Klienci przede wszystkim koncentrują się na rentowności, więc zależy im na jak najlepszej relacji ceny do wartości usługi – zaznacza Owczarek.

Podkreśla, że dla klientów, poza ceną, liczy się jakość serwisu, czyli głównie czas dostarczenia przesyłki do odbiorcy. – W Europie szybkie dostawy przesyłek drobnicowych może zapewnić tylko rozbudowana sieć połączeń drogowych. Kolej na skutek swoich ograniczeń infrastrukturalnych nie jest w stanie pod tym względem konkurować z transportem samochodowym – zapewnia Owczarek.

Także dyrektor Ekol Polska przyznaje, że choć ekologiczność jest jednym z istotnych aspektów przy wyborze oferty, to klienci nie chcą za ten aspekt dodatkowo płacić.

Praca przewozowa w Polsce, w mld tkm



Przedstawicielka Grupy Raben wskazuje, że dbałość o środowisko naturalne, wyrażana przez klientów poprzez oczekiwania co do redukcji emisji CO₂, jest już standardem w branży, a nie wartością dodaną, która może przynieść korzyści finansowe dostawcy.

– Zdarza się, że klienci w przetargu na poziomie RFQ (Request for Information), oczekują równoległych propozycji cenowych: transportowych i intermodalnych, głównie dotyczy to długodystansowych linii. Finalnie porównywane są opcje pod kątem czasu dostawy, ceny oraz redukcji CO₂, aczkolwiek ten ostatni czynnik nadal nie jest wiodącym w podejmowaniu decyzji o alokacji wolumenu – potwierdza Haik.

Specjalizujący się w przewozach intermodalnych turecki Ekol przyznaje, że miewa konkretne zapytania. – Czasami podczas składania oferty

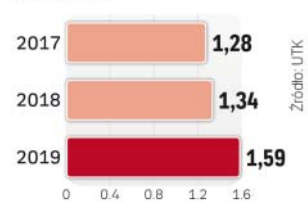
klient jasno określa, że preferuje rozwiązania intermodalne. Jeśli klient ma dwie bardzo podobne oferty, to właśnie ta firma, która jest bardziej ekologiczna, może wygrać dany przetarg – podkreśla Jastrzębski.

Kolejarze zacierają ręce

Rosnące ilości kontenerów oraz sugestie polityków sprawiły, że udział kontenerów w przewozach kolei w UE sięgnął w 2016 roku (najnowsze dane Eurostat) 18 proc. i był o 4 punkty proc. wyższy niż w 2007 roku. W tym samym czasie udział kontenerów w przewozach samochodowych zmalał z 7 do 6 proc.

W Polsce koleje zanotowały znacznie wyższą dynamikę przyrostu pracy przewozowej kontenerów, ale choć wyniosła ona w pierwszym kwartale tego roku 23 proc., to i tak jej

Praca przewozowa w przewozach intermodalnych w pierwszych kwartałach, w mld tkm



udział w rynku kolejowym ledwo przekroczył 11 proc.

Główny gracz na rynku przewozów intermodalnych PKP Cargo (66,5 tys. wagonów i 2,6 tys. lokomotyw), chce się umocnić i kupuje nie tylko tysiąc kontenerowych platform, ale i zamierza uruchomić ich produkcję. Podpisany 5 czerwca na targach logistycznych w Monachium list intencyjny z Greenbrier Wagony Świdnica przewiduje przygotowanie biznesplanu tego przedsięwzięcia. Produkcja ma być zlokalizowana w Polsce, pierwszym wyborem jest dawny zakład produkcji wagonów w Gniewnie, ale w grę mogą wchodzić także inne lokalizacje.

Strony nie zdradzają, o jakich wielkościach produkcji jest mowa. Do końca sierpnia powstanie biznes plan i on określi wielkość produkcji. Spółka celowa może być powołana do końca 2019 roku. – Zależy nam na pozyskaniu

efektywnych kosztowo wagonów, stąd wybór największego producenta wagonów w Europie. Zależy nam na synergii – tłumaczy prezes PKP Cargo Czesław Warsewicz. ARP będzie trzecim akcjonariuszem przygotowywanej spółki celowej. – Chcemy mieć zaplecze produkcyjne w Polsce i liczymy także na eksport – zaznacza Warsewicz.

Dla ewentualnego nowego zakładu nie powinno zabraknąć pracy. – Rynek przewozów jest na wysokim poziomie, a wskaźniki gospodarcze dla polskiej gospodarki są bardzo dobre – wskazuje Warsewicz.

Na wzrost rynku liczą także zachodnioeuropejscy gracze. Sześć sprzedawcy intermodalnej w zajmującej się wynajmem taboru kolejowego (94 tys. wagonów) spółce VTG, Marc Hunziker, zapewnia, że wzrost popytu na intermodalne wagony jest bardzo wyraźny. – Skutkiem jest uzyskanie wskaźnika wykorzystania taboru na rekordowym poziomie 92 proc. – podkreśla Hunziker. Szczególnie wysokie zapotrzebowanie widoczne jest na Półwyspie Iberyjskim, w Beneluksie i Skandynawii. – Za dwa, trzy lata spodziewamy się wzrostu popytu w państwach nadbałtyckich oraz na Bałkanach – wymienia Hunziker.

Podkreśla, że wzrost spowodowany jest przede wszystkim

europejskim transportem, a nie Nowym Jedwabnym Szlakiem. Dodaje, że firma rozbudowuje tabor do przewozów kontenerów 40-stopowych, 80-stopowych i kieszeniowych do przewozów naczip samochodowych.

W tabor inwestuje także zajmująca się wynajmem lokomotyw spółka Railpool. Ma ponad 400 elektrycznych lokomotyw wartych miliard euro i na początku roku spółka zapewniła sobie 800 mln euro nowego finansowania. – Inwestujemy i będziemy inwestować w szczególności w pojazdy wielosystemowe, które mogą być eksploatowane w wielu krajach. Widzimy duży potencjał w lokomotywach AC, DC czy MS wyposażonych w silnik dojazdowy, który ułatwia wjazd i wyjazd z nieelektryfikowanych terminali kontenerowych lub bocznic kolejowych – tłumaczy kierownik sprzedaży Railpool Rafał Stańczyk.

Ostrzega, że w najbliższych pięciu latach spółka zakłada raczej stabilizację i spowolnienie obecnych zwyczajów. Z kolei przedstawiciel VTG wskazuje, że czynnikiem ograniczającym rozwój intermodalu jest infrastruktura, np. terminale. Wzrost może być utrudniony także przez brak maszynistów i polityczne ograniczenia. ©©

–Robert Przybylski

REKLAMA

862237



**CITY
LOGISTICS
PARKS**

**Find your space
close to the city**

**Benefit from
quick city logistics**

PANATTONI EUROPE

www.panattonieurope.com

W SKRÓCIE

Magazyny dla e-handlu

Elektroniczny handel wynajmuje jedną czwartą powierzchni magazynów, to jest 4 mln mkw. Z raportu Cushman & Wakefield „Jak ugryźć e-commerce w magazynie” wynika, że wskaźnik pustostanów wyniósł na koniec pierwszego kwartału 2019 roku 5,7 proc., co oznacza w praktyce brak możliwości wynajęcia od ręki większej powierzchni magazynowej. W budowie pozostawało 2,14 mln mkw. Współautor raportu Damian Kołata uważa, że popyt branży handlu internetowego na magazyny będzie rósł. Wskazuje, że wiele obiektów służy wyłącznie obsłudze klientów z Europy Zachodniej. – 100 proc. najemców obsługuje rynek krajowy, a 94 proc. rynek krajowy – porównuje. Z raportu wynika, że najwięcej tego typu magazynów funkcjonuje w województwie łódzkim (0,9 mln mkw.), dolnośląskim (ponad 0,7 mln mkw.) i śląskim (ponad 0,6 mln mkw.). – Lokalizacje te wyróżnia położenie w pobliżu najważniejszych szlaków komunikacyjnych i węzłów transportowych, co pozwala na optymalizację procesów logistycznych. Z ulokowanych w tych regionach centrów dystrybucyjnych możliwa jest sprawna obsługa zarówno wysyłek, jak i zwrotów towarów – wyjaśnia dyrektor Segro na Europę Środkową Magdalena Szulc. Dodaje, że nie bez znaczenia jest również dostęp do personelu, który zapewniają duże ośrodki miejskie.

Rozwój to również dbałość o wizerunek przedsiębiorstwa

W obliczumnożących się problemów, wzrostu krajowej i międzynarodowej konkurencji oraz dynamiki rozwoju rynku przedsiębiorstwa coraz śmielej inwestują w swój wizerunek. Kondycję polskiej i europejskiej branży transportowo-logistycznej odzwierciedla rosnące zainteresowanie wydarzeniami dedykowanymi temu sektorowi.

Przykładem mogą być targi TransLogistica Poland - Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki w Warszawie (obecnie największe wydarzenie branży TSL w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej). Od debiutu w 2013 r. wystawa znacznie urosła, czterokrotnie zwiększając liczbę wystawców z 62 do 242 w 2018 r. Co istotne, 45 proc. wystawców biorących udział w targach to przedsiębiorstwa spoza Polski. Fakt, że zagraniczni inwestorzy coraz częściej wybierają Polskę jako cel ekspansji, może świadczyć o rosnącej atrakcyjności naszego rynku.

Wzrost liczby krajowych i zagranicznych wystawców przekłada się bezpośrednio na liczbę uczestników, która osiągnęła w listopadzie 2018 r. ponad 7 tys. osób. Warto zaznaczyć, że przedstawiciele firm

poszukujących i korzystających z usług TSL, tzw. załadunków i właścicieli ładunków, stanowili blisko jedną czwartą odwiedzających (24 proc.), natomiast osoby zawodowo związane z branżą TSL odpowiadały 68 proc. ogółu uczestników. W 2018 r. odwiedzający targi pochodzili w sumie z 58 państw.

Ogromne zainteresowanie ze strony przedsiębiorstw pozwala szacować, że tegoroczna, siódma, edycja TransLogistica Poland również będzie rekordowa. Nowością jest, że targi odbędą się w dwóch halach, a mimo to większość powierzchni wystawienniczej jest już niedostępna. Stoiska rezerwują zarówno wieloletni wystawcy, jak i nowe firmy, które dopiero przekonują się do biznesowej formuły targów. Bardzo cieszy rosnąca liczba kluczowych operatorów logistycznych, armatorów i portów, którzy sukcesywnie dołączają do grona wystawców. Spodziewana liczba uczestników powinna w tym roku przekroczyć 8 tys. osób.

VII targi TransLogistica Poland, 5-7 listopada 2019 w EXPO XXI Warszawa.

Paweł Konowalek
dyrektor targów
TransLogistica Poland
www.translogistica.pl

REKLAMA

860195

AsstrA łączy siły z Shippeo zapewniając przejrzysty i niezawodny transport

Od ponad 20 lat grupa kapitałowa AsstrA opracowuje innowacyjne rozwiązania na potrzeby Klientów. Konkurencyjność branży transportowej stale rośnie, a oczekiwania Partnerów nieustannie się zmieniają, dlatego też AsstrA dąży do umocnienia swojej pozycji jako innowacyjnego gracza na rynku poprzez wdrażanie usług cyfrowych i doskonalenie wykorzystywania danych w czasie rzeczywistym.



Jedną z głównych zasad grupy jest zapewnianie Klientom na całym świecie niezawodnych i terminowych usług transportowych. Aby osiągnąć

ów cel i zapewnić natychmiastowy dostęp do informacji o dostawie, operator logistyczny podpisał kontrakt z firmą Shippeo. „AsstrA z przyjemnością nawiązała współpracę z Shippeo.

Ta unikalna platforma umożliwia grupie kapitałowej oferowanie Klientom korporacyjnym przejrzystości łańcucha dostaw dzięki śledzeniu ładunku w czasie rzeczywistym bez konieczności wykonywania czasochłonnych i nieefektywnych prac ręcznych”, zaznacza Dmitry Lagun, Prezes grupy AsstrA-Associated Traffic AG. „Platforma Shippeo gwarantuje wydajność załadunków, usprawnione korzystanie z doków i możliwość szybkiego przewidywania problemów związanych z załadunkiem lub rozładunkiem towaru. Dzięki współpracy z Shippeo Klienci AsstrA otrzymują niezawodne i przejrzyste usługi logistyczne”.

ASSTRA

ASSOCIATED TRAFFIC AG

sales@asstra.pl
+48 (22) 59-29-500
asstra.pl

REKLAMA

862330



BECAUSE WE OVERCOME THE LOGISTICAL CONSTRAINTS OF OUR CLIENTS, WE ARE THEIR GROWTH PARTNER.

GEODIS, expert in Transport and Logistics, present in more than 67 countries, offers to its clients end-to-end optimized supply chain solutions.



geodis.pl

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2019	Poz. 2018	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2018/2017 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2016 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2017 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2017 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2017 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2018 r.
1	1	Poczta Polska SA GK, Warszawa	6 758 790	6,7	6 335 410	5 877 599	-39 611	-3 049	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2	2	PKP Cargo SA GK, Warszawa	5 237 500	10,7	4 733 000	4 411 000	243 800	116 500	183 900	81 700	5 187 200	4 951 500	3 483 500	3 317 200	23 385
3	3	Grupa Raben, Robakowo	2 498 826	9,5	2 282 417	2 174 983	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	5 294
4	4	DPD Polska sp. z o.o. GK, Warszawa	1 892 048	17,9	1 605 225	1 343 698	204 584	173 050	165 406	137 954	1 163 983	1 302 725	341 226	321 739	3 526
5		Raben Logistics Polska sp. z o.o., Robakowo	1 775 962	5,3	1 687 330	1 368 023	170 176	117 080	b.d.	b.d.	773 446	710 604	390 882	343 038	b.d.
6	5	DB Schenker sp. z o.o., Warszawa	1 653 211	5,2	1 570 954	1 519 940	36 619	44 811	b.d.	34 886	b.d.	556 506	b.d.	297 255	2 149
7	7	Polska Żegluga Morska PP GK, Szczecin	1 451 550	8,8	1 334 752	1 197 938	218 997	123 178	194 315	117 575	4 965 407	4 546 340	3 651 163	3 239 747	b.d.
8	8	FM Logistic (FM Polska) sp. z o.o., Mszczonów	1 043 909	8,6	960 840	917 134	25 575	15 627	19 491	12 033	390 610	367 456	149 821	128 774	3 192
9	9	OT Logistics SA GK, Szczecin	982 647	13,3	867 010	712 110	-102 946	17 116	-106 762	52 229	1 283 631	1 383 179	385 039	480 122	b.d.
10	12	Pekaes sp. z o.o., Błonie	957 809	10,0	870 438	661 434	b.d.	12 514	b.d.	6 676	b.d.	438 828	b.d.	176 959	1 191
11	10	Rohlig Suus Logistics SA, Warszawa	910 521	6,5	855 323	699 515	b.d.	9 147	b.d.	6 177	b.d.	239 167	b.d.	38 143	1 407
12	11	Grupa DSV w Polsce, Ołtarzew	894 311	9,7	814 993	703 819	142 015	b.d.	38 225	19 646	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1 260
13	14	Kuehne + Nagel sp. z o.o., Gądk	817 270	17,7	694 327	582 880	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	14 869	b.d.	2 300
14	13	Gefco Polska sp. z o.o., Warszawa	763 064	8,6	702 531	643 186	b.d.	15 576	b.d.	12 375	b.d.	248 700	b.d.	30 196	492
15		Grupa Integer.pl SA, Kraków	731 001	51,5	482 455	502 978	-83 113	-129 421	4 662	-129 253	1 181 701	997 071	352 106	371 772	1 512
16		Silva sp. z o.o., Strzelce Opolskie	725 383	16,1	624 534	593 215	5 986	3 945	4 788	3 064	201 122	167 059	16 238	167 059	593
17		Lotos Kolej sp. z o.o., Gdańsk	712 562	-3,8	740 453	721 052	61 656	56 522	49 578	45 437	b.d.	339 746	b.d.	69 758	1 064
18		Hegelmann Transporte sp. z o.o., Częstochowa	637 873	71,9	371 096	189 307	48 276	38 143	38 233	29 830	b.d.	241 728	b.d.	42 889	1 823
19		Grupa Rhenus SA, Warszawa	628 004	12,7	557 055	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	2 458
20	22	Optima Logistics Group SA, Warszawa	625 813	48,3	421 850	252 879	11 902	10 649	9 411	8 424	240 199	228 846	43 686	33 260	761
21	16	JAS-FBG SA, Katowice	586 754	9,6	535 360	508 252	21 194	16 004	16 763	11 630	235 232	236 447	87 406	91 387	1 057
22	20	Omidia Group sp. z o.o. GK, Gdańsk	586 136	32,0	443 901	331 557	14 688	6 686	10 798	4 923	178 494	150 475	31 036	19 983	465
23	17	Panalpina Polska sp. z o.o., Wrocław	537 655	12,0	479 990	386 147	30 387	29 356	21 994	22 900	109 590	111 554	23 576	25 162	298
24	23	VGL Group sp. z o.o., Gdynia	521 112	27,6	408 282	306 111	22 221	19 366	15 070	13 049	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	546
25	19	Link sp. z o.o., Wążowna	508 385	11,0	457 811	410 559	-12 906	12 478	b.d.	b.d.	416 042	294 850	4 703	10 496	b.d.
26		InPost SA, Kraków	496 207	40,0	354 435	315 824	2 447	-27 314	20 650	-27 314	258 797	120 701	-30 760	-51 410	749
27		Adampol SA, Zaścianki	487 144	5,4	462 095	427 262	4 071	7 185	3 502	5 939	216 359	233 018	98 219	94 717	765
28	28	Dachser sp. z o.o., Stryków	451 127	15,8	389 652	333 471	48 940	43 453	39 264	34 889	165 915	150 300	92 553	82 555	522
29	25	Raben Transport sp. z o.o., Gądk	450 930	12,2	401 834	377 450	19 831	9 968	b.d.	b.d.	151 102	158 894	56 828	41 538	b.d.
30	21	Skat Transport sp. z o.o. sk, Gdańsk	443 009	8,6	408 019	373 317	13 373	11 442	13 373	11 442	117 836	118 943	64 390	66 187	202
31	18	Omega Pilzno ITIS sp. z o.o. GK, Pilzno	439 363	8,7	404 119	420 134	62 701	19 192	54 455	17 955	417 558	384 700	214 547	163 008	478
32	34	DHL Exel Supply Chain (Poland) sp. z o.o., Warszawa	430 137	26,1	341 164	293 793	b.d.	-1 787	6 417	6 070	b.d.	125 050	b.d.	-22 113	2 833
33		Van Cargo SA, Warszawa	421 112	5,0	401 171	365 358	11 294	7 667	8 055	7 514	104 251	108 906	17 614	14 159	215
34	29	GEODIS Polska sp. z o.o., Warszawa	408 671	7,5	380 263	339 152	b.d.	5 312	4 382	4 294	b.d.	115 370	b.d.	9 792	326
35	31	Hellmann Worldwide Logistics Polska sp. z o.o. sk, Raszyn	398 051	14,7	347 099	323 755	4 324	2 896	4 324	2 896	116 075	100 672	40 118	35 794	530
36	32	Fresh Logistics Polska sp. z o.o., Gądk	386 246	11,6	346 073	284 351	42 025	28 989	b.d.	b.d.	b.d.	168 944	b.d.	97 258	727
37	26	Yusen Logistics Polska sp. z o.o., Warszawa	382 236	-4,2	399 062	330 624	8 428	5 014	6 580	3 838	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	243
38	36	PCC Intermodal SA, Gdynia	360 260	17,4	306 838	269 834	8 149	3 059	b.d.	b.d.	326 696	315 672	94 792	87 903	b.d.
39	24	DHL Global Forwarding sp. z o.o., Warszawa	355 728	-11,6	402 329	382 856	32 513	23 391	25 622	18 546	b.d.	118 585	b.d.	40 326	283
40		CTL Logistics sp. z o.o., Katowice	348 269	12,0	310 847	335 022	15 760	2 704	18 464	3 496	692 016	711 597	194 757	176 342	515
41	38	PKS Gdańsk-Oliwa SA, Gdańsk	336 879	15,3	292 097	269 075	7 157	4 788	5 688	3 744	82 451	68 571	43 349	39 512	239
42	39	CAT LC Polska sp. z o.o., Duchnice	327 345	14,2	286 544	232 360	b.d.	3 356	5 820	4 718	b.d.	85 488	b.d.	7 922	389
43		Wolter Koops International Logistics sp. z o.o., Komorniki	316 234	5,2	300 468	264 366	7 902	13 934	b.d.	9 816	b.d.	49 189	b.d.	20 820	1 158
44	49	No Limit sp. z o.o., Warszawa	304 297	35,2	225 062	172 799	11 490	12 540	9 720	10 144	134 092	116 772	34 726	26 667	242
45		VGL Road sp. z o.o., Gdynia	300 617	45,5	206 636	156 911	8 800	6 008	b.d.	b.d.	80 289	48 897	10 972	5 009	b.d.



DPD Polska

Najlepszy partner logistyczny dla Twojej firmy

Zadzwoń: 22 577 55 75*

Napisz: partner@dpd.com.pl

*Koszt połączenia zgodny z taryfą operatora

dpd.com.pl



Transport Kolejowy z Chin





KOLEJOWY SERWIS DROBNICOWY ATC CARGO

Oferujemy bezpośredni serwis drobnicowy z Chin z dowolnej lokalizacji w Chinach do magazynu dystrybucyjnego w Warszawie



ODBIÓR ŁADUNKU OD ZAŁADOWCY



STAŁE/NIEZMIENNE KOSZTY LOKALNE W CHINACH



POMOC W WYROBIENIU LICENCJI EKSPORTOWEJ W CHINACH



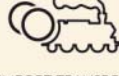
ODPRAWA CELNA W CFS MARKI



PALETYZACJA ŁADUNKÓW W CFS MARKI



DOSTAWY DROGOWE Z CFS MARKI NA TERYTORIUM CAŁEJ EUROPY



IMPORT TRANSPORTEM KOLEJOWYM JEST TAŃSZY OD TRANSPORTU LOTNICZEGO



IMPORT TRANSPORTEM KOLEJOWYM JEST O POŁOWĘ KRÓTSZY W PORÓWNIANIU Z TRANSPORTEM MORSKIM

W przypadku zapytań ofertowych prosimy o kontakt:

drobnica.kolejowa@atc-cargo.pl

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2019	Poz. 2018	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2018/2017 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2016 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2017 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2017 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2017 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2018 r.
46	43	Batim Transport Międzynarodowy i Spedycja sj, Stary Sącz	281 491	14,7	245 515	226 830	8 234	7 262	b.d.	b.d.	189 718	150 949	29 745	25 746	b.d.
47		Solidaris sp. z o.o., Polska Cerekiew	270 619	15,3	234 630	205 042	5 112	5 757	b.d.	b.d.	126 314	117 517	46 286	42 098	b.d.
48	45	Cemet SA, Warszawa	266 229	10,1	241 776	202 130	b.d.	21 296	b.d.	13 407	b.d.	110 400	b.d.	80 338	448
49	46	NTG Polar Road sp. z o.o., Warszawa	265 637	15,4	230 185	161 812	8 882	8 172	7 108	6 507	58 801	54 179	224 000	200 000	92
50		Moshva sp. z o.o., Mszczonów	256 157	12,1	228 551	188 421	14 013	10 745	b.d.	b.d.	161 096	126 387	74 341	63 150	b.d.
51	51	Cargo-Partner Spedycja sp. z o.o., Pruszków	249 606	21,9	204 765	169 487	8 258	6 001	6 559	4 737	b.d.	42 279	b.d.	14 197	230
52	44	Regesta SA, Pińczów	245 731	0,8	243 717	213 190	4 189	3 425	b.d.	b.d.	74 940	74 055	23 861	21 341	b.d.
53		STS Logistic sp. z o.o., Swarzędz 1)	245 600	0,9	243 530	212 261	b.d.	-5 711	b.d.	b.d.	b.d.	82 280	b.d.	24 958	b.d.
54		Trade Trans Combi sp. z o.o., Wrocław	243 188	88,2	129 202	867	4 844	2 857	b.d.	b.d.	59 416	50 407	6 808	2 899	b.d.
55		Orlen KolTrans sp. z o.o., Płock	242 029	18,1	205 010	149 348	-146	19 737	-296	15 436	104 388	130 476	56 986	72 871	482
56	56	Spedimex sp. z o.o., Stryków	241 093	26,0	191 361	165 386	b.d.	1 804	b.d.	428	b.d.	66 075	b.d.	11 742	1 231
57	48	Trans Polonia SA GK, Tczew	240 120	6,5	225 564	176 613	8 710	13 175	5 856	10 462	247 198	244 433	112 278	111 171	751
58	61	Międzynarodowy Transport Drogowy i Spedycja Olima sj, Nowy Sącz	228 821	37,9	165 889	119 614	3 259	1 550	b.d.	b.d.	66 182	58 604	50 255	33 476	b.d.
59	54	ATC Cargo SA Gdynia	223 477	17,6	190 035	151 063	3 925	863	3 168	513	69 691	47 473	22 352	19 183	155
60	59	ZET Transport sp. z o.o., Nowy Sącz	215 130	17,0	183 929	122 446	b.d.	6 748	b.d.	5 312	b.d.	163 828	b.d.	31 921	446
61	58	Fiege sp. z o.o., Mszczonów	213 302	27,5	167 342	144 385	9 045	10 372	6 770	8 058	110 854	103 778	44 155	41 385	1 004
62	52	Mexem sp. z o.o., Warszawa	211 024	5,1	200 742	199 831	5 391	5 271	4 276	4 201	102 370	100 509	66 059	62 832	230
63		Cosco Shipping Lines (Poland) sp. z o.o., Warszawa	209 439	37,2	152 640	25 131	1 707	2 328	b.d.	b.d.	46 537	36 267	3 800	2 482	b.d.
64	55	Eurogate Logistics sp. z o.o., Warszawa	199 951	4,3	191 738	163 708	6 474	5 403	5 176	4 326	48 419	44 892	12 176	8 826	92
65		PKP Cargo Service sp. z o.o., Warszawa	195 078	20,3	162 125	162 028	14 011	1 815	10 895	1 048	135 226	105 647	68 491	46 212	700
66		Duvenbeck Logistik sp. z o.o., Wrocław	185 306	8,0	171 554	143 278	1 766	3 067	b.d.	b.d.	37 806	32 215	9 575	8 703	b.d.
67	62	Sokołów-Logistyka sp. z o.o., Sokołów Podlaski	174 912	13,9	153 535	b.d.	9 815	9 445	b.d.	b.d.	51 140	45 498	27 179	26 886	b.d.
68	68	ABC Czepczyński sp. z o.o. sk, Międzychód	173 046	38,1	125 299	95 793	5 900	2 400	b.d.	b.d.	61 827	50 443	10 786	8 907	b.d.
69		HSF Logistics Polska sp. z o.o., Szubin	171 014	1,1	169 208	159 391	1 309	1 747	b.d.	b.d.	22 551	19 184	5 148	4 679	b.d.
70	69	Colian Logistic sp. z o.o., Opatówek	160 000	29,0	124 060	96 683	b.d.	3 472	2 911	2 786	b.d.	56 959	b.d.	9 905	b.d.
71	67	ID Logistics Polska SA, Kielce	156 514	23,0	127 278	104 258	6 920	4 606	4 702	5 585	61 590	54 177	11 945	7 243	b.d.
72	60	Targor-Truck sp. z o.o., Ławy	154 567	8,5	142 509	123 184	5 101	5 134	4 362	3 848	78 644	67 270	25 987	21 624	411
73		PHU Euro Trans sp. z o.o., Warszawa	152 312	14,1	133 495	123 277	15 884	12 690	b.d.	b.d.	89 084	68 717	58 977	46 573	b.d.
74	66	EPO Trans Logistic SA, Tychy	147 536	13,0	130 517	115 762	1 272	2 869	b.d.	b.d.	115 332	103 189	16 801	16 054	b.d.
75		Translis sp. z o.o., Wieszowa	142 363	88,8	75 418	b.d.	169	532	b.d.	b.d.	15 400	6 089	1 431	1 302	b.d.
76	70	Uni Logistics sp. z o.o., Gdynia	142 147	15,5	123 060	102 281	1 408	1 859	1 071	1 465	32 852	27 823	5 264	4 607	105
77		Nataneek Nova sp. z o.o. sk, Kraków	140 352	59,6	87 914	71 070	5 624	5 488	b.d.	b.d.	70 842	58 639	18 736	13 601	b.d.
78		Ewals Cargo Polska sp. z o.o., Warszawa	138 846	26,5	109 731	81 557	5 199	4 725	b.d.	b.d.	35 472	26 932	9 604	12 238	b.d.
79	75	Krotrans Logistics sp. z o.o., Tychy	135 774	27,7	106 304	71 419	5 128	3 092	3 843	2 739	60 266	51 631	5 681	3 038	22
80	71	Pol-Agent sp. z o.o., Szczecin	131 622	12,4	117 063	117 233	10 193	8 275	8 214	6 685	32 055	29 766	18 750	16 535	79

REKLAMA

861035



INTEGRATED.
INTERCONNECTED.
INNOVATIVE.

Oferujemy kompleksowe
usługi logistyczne:

- własny, elastyczny WMS
- nowoczesne technologie
- projekty "szyte na miarę"
- krótki okres wdrożenia

ekol | LOGISTICS 4.0

poland@ekol.com
tel. 663 298 006
22 169 8008

ekol.com

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2019	Poz. 2018	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2018/2017 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2016 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2017 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2017 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2017 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2018 r.
81		Imperial Transport sp. z o.o., Swarzędz	127 256	11,1	114 564	104 974	1 825	1 535	b.d.	b.d.	31 346	32 022	11 652	9 929	b.d.
82		Maximir sp. z o.o., Bydgoszcz	126 982	-28,8	178 282	137 030	1 180	3 447	b.d.	b.d.	25 157	34 461	8 100	7 285	b.d.
83		Visline sp. z o.o., Łódź	119 999	13,9	105 348	107 416	4 290	2 109	b.d.	b.d.	34 353	31 604	10 621	7 786	b.d.
84	72	Tirsped sp. z o.o., Warszawa	117 100	-0,1	117 198	87 540	627	211	379	156	27 598	28 385	19 561	19 182	194
85	73	Sped Partner sp. z o.o., Leszcze	115 428	6,0	108 877	104 347	-197	2 842	-314	2 243	23 483	24 215	11 159	11 921	125
86	77	Asstra Polska sp. z o.o., Warszawa	114 135	8,0	105 705	74 625	2 032	385	1 590	290	24 495	31 329	7 851	6 241	152
87	81	Koimex SA, Świebodzin	113 939	26,5	90 103	77 031	6 608	6 118	5 720	5 953	92 579	60 219	30 555	24 835	398
88		Greencarrier Freight Services Poland sp. z o.o., Warszawa	113 677	22,7	92 675	83 372	1 701	-212	b.d.	b.d.	24 076	21 286	2 243	897	b.d.
89		Euro Solution sp. z o.o., Suchy Las	112 527	21,3	92 761	71 573	281	281	b.d.	b.d.	17 838	12 204	850	1 111	b.d.
90		Enpire Transport, Warszawa	108 280	93,7	55 913	21 123	217	285	b.d.	b.d.	30 178	20 176	1 366	1 113	b.d.
91		Transbud Katowice SA, Katowice	104 319	3,7	100 555	86 331	-336	3 851	b.d.	b.d.	71 380	78 495	15 729	17 130	b.d.
92	90	Unico Logistics Polska sp. z o.o., Warszawa	105 778	41,4	74 815	53 395	4 611	1 003	2 776	758	b.d.	21 190	b.d.	688	39
93	79	PUH Eksport-Import, Sierpc	103 565	-2,8	106 536	114 347	349	-1 082	b.d.	b.d.	43 679	47 848	16 682	17 219	b.d.
94	87	Vesta Polska sp. z o.o., Kopytów	101 448	30,0	78 053	54 342	7 115	1 428	b.d.	b.d.	63 102	52 467	16 122	9 815	166
95		Sastrans Nova sp. z o.o. sk, Przystajń	94 167	35,7	69 401	51 665	5 885	4 988	b.d.	b.d.	46 605	49 202	5 990	12 265	b.d.
96		Mega Sierpc sp. z o.o., Sierpc	92 810	22,4	75 847	60 232	1 395	-138	b.d.	b.d.	42 661	41 153	36 412	35 377	b.d.
97		DB Cargo Spedkol sp. z o.o., Kędzierzy-Koźle	92 499	9,9	84 142	84 142	8 590	3 476	b.d.	b.d.	b.d.	31 870	b.d.	14 930	b.d.
98		Flextronics Logistics Poland sp. z o.o., Łódź	92 019	—	b.d.	62 298	3 053	b.d.	b.d.	b.d.	122 334	29 799	3 940	1 565	b.d.
99		Tels Polska sp. z o.o., Warszawa	90 834	36,1	66 756	57 281	704	86	b.d.	b.d.	31 247	18 304	702	139	b.d.
100		Pharmalink sp. z o.o., Łódź	89 409	36,5	65 503	58 519	3 797	4 180	b.d.	b.d.	29 278	22 921	12 995	11 623	b.d.
101	94	Magtrans sp. z o.o., Busko-Zdrój	88 687	32,9	66 747	53 559	1 278	2 771	922	2 059	36 998	36 833	8 111	7 189	247
102		Alta-Trans Transport Spedycja Logistyka sp, Żyraków	86 134	16,6	73 865	78 731	11 703	10 096	b.d.	b.d.	42 052	38 407	40 491	35 847	b.d.
103	88	Expeditors Polska sp. z o.o., Warszawa	82 394	4,3	79 018	72 757	9 170	7 061	7 558	5 627	b.d.	22 044	b.d.	14 853	61
104		Firma Transportowa Mirko sc, Bolesławiec	80 884	35,8	59 544	50 112	4 587	3 452	b.d.	b.d.	18 926	15 374	11 812	10 678	b.d.
105		Nowak Transport, Świerklaniec	80 753	5,8	76 292	74 951	1 291	518	b.d.	b.d.	25 358	25 201	3 198	3 782	b.d.
106		Chemikals sp. z o.o., Braniewo	76 961	29,7	59 319	37 920	7 020	4 563	b.d.	b.d.	119 046	112 203	88 803	83 023	b.d.
107	100	Botrans sp. z o.o., Kościerzyna	75 328	25,8	59 872	59 275	2 061	241	1 653	54	b.d.	18 248	b.d.	4 971	61
108		Spedycja Polska Spedcont sp. z o.o., Łódź	74 548	17,9	63 237	44 184	4 383	1 160	b.d.	b.d.	38 216	27 962	17 579	14 114	b.d.
109		Retrans sj, Regulice	74 009	-1,8	75 391	66 786	682	433	b.d.	b.d.	43 063	43 660	5 565	5 555	b.d.
110		Muller Die Lila Logistik Polska sp. z o.o., Gliwice	73 051	-16,3	87 296	88 394	106	1 278	b.d.	b.d.	30 316	40 523	16 047	20 843	b.d.
111		A. Hartrodt (Polska) sp. z o.o., Szczecin	71 452	-8,6	78 177	66 177	577	359	b.d.	b.d.	14 845	16 730	4 222	3 804	b.d.
112	99	3LP SA, Siechnice	70 967	23,7	57 351	23 706	5 310	-4 449	4 171	-3 716	105 278	83 018	58 987	54 816	213
113		Amas sp. z o.o. sk, Oświęcim	70 503	28,9	54 715	43 407	1 540	1 673	b.d.	b.d.	8 693	8 516	4 104	4 314	b.d.
114	97	Enterprise Logistics sp. z o.o. ska, Stargard	68 303	11,8	61 080	57 830	7 025	8 003	1 843	2 735	38 131	34 209	23 292	21 449	25
115		Jastim sp. z o.o.,	67 016	17,2	57 189	61 132	2 564	1 041	b.d.	b.d.	29 739	24 264	10 311	8 128	b.d.
116		Grabowski Furniture Logistic sp. z o.o. sk, Świecko	66 457	22,2	54 363	53 430	2 987	7 547	b.d.	b.d.	97 512	67 824	18 935	18 915	b.d.
117		Convoy Logistics Platform sp. z o.o., Niepolomice	64 999	5,2	61 805	b.d.	3 639	2 933	b.d.	b.d.	7 911	8 420	4 645	2 934	b.d.
118		Galan Logistics sp. z o.o., Kobyłanka	63 226	43,5	44 073	32 520	2 929	1 750	2 250	1 403	26 496	14 241	7 344	4 438	25
119		Citronex Trans Logistic sp. z o.o., Zgorzelec	60 636	11,8	54 228	54 570	3 204	5 640	b.d.	b.d.	21 203	19 084	15 170	13 054	b.d.
120		Grupa DTA, Warszawa	60 557	18,1	51 295	39 589	525	1 305	284	1 020	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	323

Źródło: ankieta, Bisnode, sprawozdania finansowe; ¹⁾ – dane szacunkowe; b.d. – brak danych oprac.: anna.ogonowska@rp.pl

REKLAMA

862230

LOT
CARGO

Nietypowy towar?
Nasz typowy transport!

lot.com/cargo