12 2019

www.kapitalpolski.pl

Kapitał POLSKI

gospodarka > samorządy > nauka – innowacje

ISSN 2544-462X

Najszybciej rozwijający się port w Europie

Rozmowa z prezesem Portu Gdańsk Łukaszem Greinke

str. 6-7

PONADTO W NUMERZE:

str. 10

Polacy coraz chętniej korzystają z usług kolei
- mówi Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury

str. 23

Grupa LOTOS inwestuje w wodór

str. 31

Emerytura nie tylko z publicznych funduszy
- rozmowa z Gertrudą Uścińską, prezesem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych

WODOCIĄGI
Miasta Krakowa

W KRAKOWIE
DOBRA WODA
prosto z kranu

wodociagi.krakow.pl

Kapitał POLSKI
gospodarka > samorządy > nauka – innowacje
12 2019

Temat wydania

Najszybciej rozwijający się port w Europie

– mówi prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Łukasz Greinke

str. 6-7

Gospodarka

str. 6-45

Najszybciej rozwijający się port w Europie 6-7
Odbudowa przemysłu stoczniowego 8
Rekordowe przeładunki i strategiczne inwestycje 9
Polacy coraz chętniej korzystają z usług kolei 10
Nasze wyroby poprawiają bezpieczeństwo i komfort podróży koleją 11
Najbardziej zwiększyliśmy przewozy intermodalne 12-13
Polska firma rzuca wyzwanie Uberowi 14-15
PLK apelują do kierowców o rozsądek 16-17
Umacniamy pozycję czołowego operatora logistycznego 18
W tym roku uda nam się przewieźć prawie 20 mln podróżnych 19
Komfort i bezpieczeństwo 20
Wielkopolskie łączą Wielkopolskę 21
Ekologiczne paliwo przyszłości 22
Grupa LOTOS inwestuje w wodór 23
Przyspieszyć elektromobilną rewolucję 24
Lasy Państwowe stawiają na elektromobilność i ochronę klimatu 25
Elektromobilny i innowacyjny Rzeszów 26
Odkryj muzyczną stolicę Roztocza 27
Pomagamy efektywnie inwestować w zieloną energię 28
Stajemy się koleją dużych inwestycji 30
Emerytura nie tylko z publicznych funduszy 31
Dołącz do najlepszych z Godłem „Teraz Polska” 31
Szybki rozwój powiatu wrocławskiego stwarza nowe wyzwania 32
Bez finansowego wsparcia elektromobilność nie przyspieszy 33
Przełom w leczeniu kardiologicznym na Dolnym Śląsku 34
Naszym priorytetem jest onkologia 35
Uważamy, że FlexiOss® to najlepszy na świecie materiał kościozastępczy 36
Po kod LEI tylko do KDPW 36
Minął rok w Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Podsumowanie i wyzwania 37
Finał konkursu filmowego dla młodzieży „Moja Wizja Zero” 38
Bank Pocztowy zawsze blisko klientów 39
MARMA Polskie Folie od blisko 30 lat buduje swoje doświadczenie i pozycję na rynku dzięki współpracy z klientami w całej Europie 40
Metropolie będą „rosnąć w dół” 41
Fair Play,czyli jak zarabiać pieniądze uczciwie i z klasą 42
BT ELECTRONICS gwarantem bezpiecznej przyszłości 43
Jak wzmacniać filary polskiej gospodarki? 44-45

Wydawca: Prasa Dolnośląska – Marcin Prynda | ul. Zyndrama 20/11, 50-202 Wrocław, tel. 71 712 73 30 | redakcja@kapitalpolski.pl, www.kapitalpolski.pl
Opracowanie redakcyjne: Magdalena Chrost, Agata Garstecka, Anna Gawlak, Magdalena Gryczke, Radosław Nosek, Marcin Prynda, Ryszard Żabiński
Reklama: kom. +48 608 208 359, +48 609 616 609
Opracowanie graficzne: GoldenRocket **Skład:** Aneta Wojciechowska **DRUK:** Drukarnia PANDA

dodatek informacyjno reklamowy

Partner wydania

POLSKIE LINIE KOLEJOWE

PKPCARGO

MGMiŻŚ
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT PLATFORM

Poczta Polska

PORT GDAŃSK

A co Ty możesz zrobić dla klimatu?

W listopadzie „Kapitał Polski" był obecny na dwóch ważnych dla branży kolejowej wydarzeniach (IX Kongres Kolejowy Warszawa 13 listopada, VI Kongres Rozwoju Transportu Wieliczka, 19-20 listopada). W numerze prezentujemy wywiady, analizy dotyczące tych spotkań. Łatwo się z nich zorientować, że tematyka daleko wykraczała poza branżę kolejową.

Kolej przechodzi ogromne zmiany. Do końca 2020 roku zarządca infrastruktury czyli PKP PLK będzie mieć dokumentację na inwestycje w III perspektywie UE o wartości 45 mld zł. Po 2021 roku rozpocznie się realizacja pierwszych zadań tzw. komponentu kolejowego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. PKP PLK do 2023 zrealizuje Krajowy Program Kolejowy, którego wartość sięga prawie 70 mld zł. Dzięki modernizacjom tysięcy kilometrów linii kolejowych wzrośnie średnia prędkość pociągów pasażerskich i towarowych. Pociągi towarowe będą mogły być cięższe co zwiększy tylko efektywność transportu kolejowego.

Z drugiej strony szybko rośnie zainteresowanie przejazdami koleją. PKP Intercity w ciągu pierwszych trzech kwartałów 2019 r. przewiozła ponad 1,1 mln pasażerów przy 1,4 mln w całym 2018 r., a ruch międzynarodowy odpowiada już za ok. 3% przewozów spółki. Dziś z Polski można dostać się koleją do 22 krajów.

Modernizacja infrastruktury kolejowej sprzyja szybkiemu rozwojowi portów morskich, czyni je bardziej dostępnymi. Port Gdańsk jest najszybciej rozwijającym się portem w Europie. Wśród portów bałtyckich awansował z 6 na 4 miejsce. W tym roku, w Gdańsku przeładuje się ponad 50 mln ton. Dość powiedzieć, że dekadę temu taka wartość odzwierciedlała sumę przeładunków we wszystkich polskich portach. Port Gdynia inwestując w budowę głębokowodnego Portu Zewnętrznego zwiększy swoją powierzchnię o 151 hektarów, stworzy ponad 700 nowych miejsc pracy i zwiększy zdolności przeładunkowe aż o 2,5 mln TEU.

Podczas kongresów dużo mówiono o elektromobilności. Właściwie nie mówiono, a konkretnie pokazywano co do tej pory zrobiono w tej dziedzinie. W „Kapitale Polskim" szczegółowo opisujemy te przedsięwzięcia. Piszemy też o Liczniku Elektromobilności, który niestety pokazuje nam, że do europejskich liderów elektromobilności wciąż dzieli nas bardzo duży dystans.

Po krajowych drogach porusza się niecałe 8 tys. osobowych samochodów całkowicie elektrycznych oraz hybryd typu plug-in. Przez pierwsze trzy kwartały bieżącego roku w Polsce zarejestrowano mniej niż 2 tys. EV. Tymczasem w Niemczech przybyło ponad 74 tys. samochodów z napędem elektrycznym, w Norwegii ponad 61 tys., zaś w Holandii – ponad 38 tys. Pod względem liczby rejestracji modeli zero- i niskoemisyjnych wyprzedziły nas nawet znacznie mniejsze Węgry. Dane te dobitnie świadczą, że najwyższy już czas na finansowe wsparcie tych, którzy zdecydują się na zakup elektrycznego auta.

Kapitał Polski był również obecny na IV Forum Przemysłowym w Karpaczu. Prowadziliśmy tam panel tematyczny dotyczący roli narodowych czempionów w polskiej gospodarce. Gościliśmy prezesów największych polskich firm, polityków, przedstawiciela małych i średnich przedsiębiorstw.

Zapraszam do lektury „Kapitału Polskiego" i życzę przyjemnej lektury!

Redaktor Naczelny
Ryszard Żabiński

Najszybciej rozwijający się port w Europie

Z Łukaszem Greinke prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. rozmawia Radosław Nosek

Gospodarka

Jaka jest pozycja Portu Gdańsk, wśród portów bałtyckich, pod względem wielkości przeładunków?

Port Gdańsk przekroczy w tym roku barierę 50 mln ton przeładunków. Tym samym osiągnie zakładany plan na rok 2019. Należy pamiętać, że dekadę temu taka wartość odzwierciedlała sumę przeładunków we wszystkich polskich portach.

Jesteśmy dumni z tego, że Port Gdańsk jest postrzegany jako najszybciej rozwijający się port w całej Europie. Wśród portów bałtyckich awansowaliśmy z 6-go na 4-te miejsce.

W 2016 roku Port przeładował łącznie 37,3 mln ton, tymczasem 2019 rok planujemy zamknąć wartością powyżej 50mln. To pokazuje skalę naszego zaangażowania i ciężkiej pracy. Dokonaliśmy tego realizując jednocześnie inwestycje infrastrukturalne, niejednokrotnie wymagające czasowego wyłączania z użytkowania niektórych odcinków nabrzeży. Oczywiście nie byłoby to możliwe bez współpracy pracowników Portu z naszymi operatorami realizującymi przeładunki.

Czy Port Gdański ma ambicje, aby stać się „bramą do Bałtyku" dla singapurskich i azjatyckich firm logistycznych?

Port Gdańsk już teraz jest głównym miejscem wymiany towarów na trasie euroazjatyckiej. DCT jest aktualnie największym terminalem kontenerowym na Bałtyku, a Port Gdańsk jako całość, z roku na rok poprawia swoją pozycję wśród najważniejszych portów europejskich. Wiele linii żeglugowych zmieniło swoje ścieżki logistyczne i właśnie przez Gdańsk transportuje swoje towary. Jesteśmy jedynym bałtyckim portem, który regularnie przyjmuje największe na świecie kontenerowce, takie jak MCS Gülsün. Mamy jednak jeszcze dużo do zrobienia. Wyzwaniem jest zmiana ścieżki logistycznej dla towarów transportowanych koleją z Chin do krajów Skandynawii oraz Wielkiej Brytanii. W listopadzie zainaugurowaliśmy wspólnie z firmą Adampol oraz DCT pierwsze takie połączenie. Liczę, że rynek skorzysta z tej usługi, zaś sam projekt oceniam jako bardzo rozwojowy.

Czy rozwój infrastruktury portowej nadąża za zwiększającą się z roku na rok wielkością przeładunków?

Aby zwiększyć możliwości przeładunkowe Portu w pierwszej kolejności przystąpiliśmy do optymalizacji wykorzystania potencjału już istniejącego, dzięki czemu udało nam się sprowadzić sporo ładunków dotychczas obsługiwanych przez inne porty. Zacieśnienie współpracy z naszymi kontrahentami oraz coraz większa aktywność międzynarodowa też mają duży wpływ na wzrost przeładunków. Priorytetem w pracy Zarządu Portu Gdańsk od kilku lat jest wychodzenie naprzeciw potrzebom kontrahentów. Chcemy znać specyfikę biznesu każdej z firm operujących w porcie, aby w odpowiednim momencie móc wesprzeć ich działania adekwatnymi inwestycjami w infrastrukturę. Przykładem mogą być parkingi, których przez lata brakowało czy też nowe place składowe. Kilka miesięcy temu oddaliśmy już do użytku jeden duży parking, kończymy budowę drugiego. Nie można zapominać też o podstawowym zadaniu jakie ma Port, a więc modernizowaniu nabrzeży, pogłębieniu toru wodnego w porcie wewnętrznym czy wzmacnianiu bezpieczeństwa portu zewnętrznego poprzez podnoszenie falochronów. Wszystko to skierowane jest na wsparcie kontrahentów, zgodnie z ideą, którą przyjęliśmy w zarządzie. Port Gdańsk to przede wszystkim podmioty działające na naszym terenie. Ich sukces to nasz sukces. Z efektów takiego podejścia korzystamy my wszyscy, w postaci kilkudziesięciu miliardów zł, które każdego roku zasilają budżet naszego kraju z tytułu opłat publicznoprawnych odprowadzanych od towarów przeładowywanych w Porcie Gdańsk takich jak VAT, akcyza, cło.

Podczas Kongresu 590, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisał z Grupą CEDROB przedwstępną umowę na budowę mroźni wysokiego składowania. Jakie znaczenie ma ta inwestycja dla Portu Gdańsk?

Grupa Cedrob jest największym producentem mięsa w Polsce, stale rozwijającą się firmą i nadal zwiększającą swoje możliwości.

Spółka Cedrob Porty wybuduje mroźnię na terenie należącym do Zarządu Portu Gdańsk. Obiekt o pojemności ok. 30 tys. palet zlokalizowany będzie w pobliżu DCT Gdańsk, który w relacjach euro-azjatyckich jest głównym hubem przeładunkowym dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz Skandynawii. W nowoczesnej i w pełni zautomatyzowanej chłodni będzie składowane mięso przeznaczone na eksport.

Zastosowanie najnowszych rozwiązań technologicznych pozwoli na optymalne wykorzystanie przestrzeni, podniesienie wydajności i uzyskanie wysokiej konkurencyjności. Wszystkie operacje na terenie chłodni będą wykonywane 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu z możliwością załadunku i wyładunku dużej liczby kontenerów.

Budowa własnej chłodni w Porcie Gdańsk usprawni transport mięsa do zagranicznych kontrahentów Grupy Cedrob i pozwoli jeszcze bardziej zwiększyć produkcję. Inwestycja jest też ważna dla całej branży spożywczej - docelowo chłodnia Cedrob Porty będzie obsługiwać także zewnętrznych producentów.

Największa inwestycja morska w Europie

1400 ha akwenu i 410 ha powierzchni lądowej. Tyle w ramach projektu Portu Centralnego zyska Port Gdańsk. Warta 12 mld złotych inwestycja jest największą tego typu w Europie.

Port Centralny to flagowa inwestycja Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Nowa infrastruktura pozwoli polskiej gospodarce morskiej wejść do czołówki portów europejskich i konkurować z portami światowymi. Ekonomia jest bezwzględna: powstają coraz większe jednostki, które jednorazowo przewożą więcej towaru. By nadążyć za rozwijającym się rynkiem i konkurencją, konieczne jest zbudowanie nowej atrakcyjnej infrastruktury głębokowodnej. W ten sposób Port Gdańsk ma stać się portem pierwszego wyboru dla wielu rynków.

Projekt zakłada budowę nowego portu, który miałby powstać w sąsiedztwie gdańskiego półwyspu Westerplatte. W ramach przedsięwzięcia przewidziano budowę dziewięciu terminali, czterech obrotnic oraz trzech torów podejściowych. Inwestycja zakłada też budowę 19 km nabrzeży eksploatacyjnych oraz 8,5 km falochronów. W porcie mają znaleźć się m.in. dwa nowe terminale kontenerowe, terminal offshore, LNG przestrzeń dla stoczni i statków pasażerskich.

Dzięki budowie Portu Centralnego drastycznie wzrośnie wielkość przeładunków, nawet do 100 000 mln ton w 2045 roku. Jest to wieloetapowa inwestycja dzięki której Port Gdańsk utrzyma tytuł lidera jako najszybciej rozwijającego się portu w Europie.

Odbudowa przemysłu stoczniowego

Z Markiem Gróbarczykiem, Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, rozmawia Marcin Prynda

Pod koniec listopada podpisał Pan z ministrem infrastruktury i rozwoju Zjednoczonych Emiratów Arabskich, umowę o współpracy w zakresie transportu morskiego. W jaki sposób może się ona przyczynić do rozwoju współpracy handlowej pomiędzy Polską a ZEA?

Jest to pierwsza „umowa morska", o swobodnej żegludze, o ułatwieniu w transporcie, ułatwieniach celnych pomiędzy Polską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi. Nasze porty morskie, operatorzy działający na ich terenie oraz wszyscy ci, którzy chcą realizować żeglugę i handel dostali nowy kierunek dla swoich działań. Polska zyskuje nowy kierunek współpracy dotychczas niewykorzystany w pełni.

Odbudowa przemysłu stoczniowego to jeden z priorytetów rządu, a branża ma stać się wizytówką polskiej gospodarki. Jak Pana zdaniem jesteśmy jeszcze daleko od osiągnięcia tego celu? Jakie wydarzenia w 2019 roku mogą świadczyć o tym, że ta branża rzeczywiście się odbudowuje?

Niestety decyzja o likwidacji przemysłu stoczniowego, która zapadła w roku 2008 do dziś ma swoje konsekwencje. Wielu pracowników i ekspertów branży stoczniowej i morskiej wyjechało szukać pracy zagranicą, a infrastruktura stoczniowa została w dużej mierze sprzedana. Na szczęście udaje się to naprawiać. Skonsolidowaliśmy szczeciński przemysł stoczniowy, a planujemy też konsolidację wszystkich państwowych podmiotów stoczniowych po to, by efektywniej wykorzystywać ich potencjał. Odkupienie historycznej Stoczni Gdańsk jest również oznaką tego, że państwo polskie traktuje tę branże na serio i ma wobec niej ambitne plany. Wyrazem tego jest program budowy promów, którego rozpoczęcie w polskich stoczniach zagwarantuje stabilny rozwój na co najmniej 10 lat. Co więcej, w Szczecinie powstaje innowacyjny na skalę Europy i świata projekt tzw. „Zielonej stoczni", czyli nowoczesnego i przyjaznego dla środowiska zakładu recyklingu statków.

Polskie porty morskie z roku na rok biją rekordy w przeładunku towarów. Czy w ślad za tym jednak w dostateczny sposób podąża rozwój infrastruktury, zwłaszcza drogowej do tych portów?

Przeładunki w polskich portach należy zabezpieczyć na stałym poziomie wzrostu, dlatego też planujemy duże inwestycje w samych portach. Przede wszystkim mam tu na myśli budowę Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz terminala kontenerowego w Świnoujściu, ale także pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz Przekop Mierzei Wiślanej. Realizacja tych inwestycji pozwoli nam zwiększyć przeładunki ponad dwukrotnie. Natomiast towary, które docierają do portów muszą być jakoś wywożone z wybrzeża, stąd inwestycje w infrastrukturę kolejową, stąd rozpoczęte prace nad poprawieniem dostępu torowego do polskich portów. Temu ma służyć również wykorzystanie żeglugi śródlądowej na Wiśle i Odrze, dlatego też to porty oszacowują niezbędne inwestycje na tych rzekach. Natomiast jeśli chodzi o dostęp drogowy największym problemem był port w Gdyni i tzw. Droga Czerwona, ale na szczęście udało się tutaj dostosować prawo tak, by umożliwić finansowanie tej inwestycji przez instytucje rządowe.

Pojawiają się opinię, że koszt przekopu Mierzei Wiślanej może być znacznie większy od planowanych 880 mln złotych i tym samym zwrot z tej inwestycji, obliczony na rozwój portu w Elblągu, znacznie się wydłuży. Czy takie obawy są uzasadnione?

Inwestycja rzeczywiście będzie droższa, ale wzrost ceny jest zgodny z tym, co dzieje się na rynku budowlanym w związku ze wzrostem kosztów materiałów. Zwrot tej inwestycji wciąż będzie w miarę szybki. Dane za rok 2018 wskazują, że jeden milion ton przeładowanych towarów w polskich portach przynosi z podatków średnio 400 mln zł bezpośrednio do budżetu państwa. Port w Elblągu może przeładować rocznie 1,5 mln ton towarów, stąd nieco uproszczony wniosek, że z rocznej działalności portu do polskiego budżetu trafi ok. 500 mln zł rocznie. Oczywiście rodzaj towarów, które trafią do Elbląga będzie trochę inny niż w Gdyni czy Gdańsku, jednak to wciąż są bardzo duże korzyści nie tylko dla samego portu i miasta, ale przede wszystkim dla skarbu państwa.

Jakie jest obecnie znaczenie żeglugi śródlądowej w przewozach towarowych i turystyce? Jak duże środki będą przeznaczone w najbliższych latach na zahamowanie regresu w tym obszarze transportu?

Rok 2019 był w żegludze śródlądowej nieco regresywny, ponieważ na wielu odcinkach dróg wodnych prowadzone są remonty budowli hydrotechnicznych. Wszystko po to, by przywrócić zaniedbanej infrastrukturze żeglugowej świetność i zwiększyć ruch na rzekach. Ponadto latem mieliśmy do czynienia z suszą i niskimi stanami wód, ale przyjęty przez rząd Program Rozwoju Retencji ma sukcesywnie przeciwdziałać temu zjawisku. Trwają także prace nad przygotowaniem nowych stopni wodnych w Lubiążu i Ścinawie na Odrze oraz w Siarzewie na Wiśle. W kolejnych latach rozpoczną się więc nowe inwestycje na polskich drogach wodnych. Do 2027 roku na inwestycje w gospodarkę wodną i żeglugę śródlądową zostanie przeznaczonych ponad 14 mld złotych.

Rekordowe przeładunki i strategiczne inwestycje

Z Adamem Mellerem prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., rozmawia Radosław Nosek

Jaką wielkość przeładunków zaplanowano w Porcie Gdyni w tym roku, czy wielkość ta będzie osiągnięta?

Po 11 miesiącach 2019 roku notujemy znakomite wyniki. Z najnowszych statystyk wynika, że wskaźniki wzrostu wolumenu przeładunków są bardzo wysokie w prawie każdej grupie towarów. Łącznie Port Gdynia przekroczył już granicę 20 mln ton ładunków.
Przeładunki przetworów naftowych wzrosły o 8,8% (141 tys ton), przeładunki węgla i koksu aż o 9% (217,1 tys ton), zboża o 6,8% (188,1 tys. ton), drobnicy o 2,8% (358 tys. ton), a przewóz innych ładunków masowych wzrósł o 11,9% (147 tys. ton).
Naszym ogromnym osiągnięciem jest przede wszystkim przeładunek kontenerów.
Po 11 miesiącach 2019 roku wyniósł 831073 TEU o daje wzrost o o 13,2 % w stosunku do analogicznego okresu z zeszłego roku. W tym tempie wzrostu obroty kontenerowe pod koniec 2019 roku osiągną wielkość około 900 000 TEU, natomiast przeładunki wszystkich grup ładunków ok. 24 mln ton. Polska jest jedną z najlepiej prosperujących gospodarek w Europie. Średnia stopa wzrostu wynosi 4,2 % rocznie, biorąc pod uwagę lata 1992-2019. Z całkowitym PKB wynoszącym 524 miliardów euro plasuje się na 7 pozycji co do wielkości gospodarek w Unii Europejskiej. Wzrost wspierany jest przez inwestycje infrastrukturalne, w tym 208 miliardów euro z funduszy UE w latach 2007-2020 zainwestowanych na terenie całego kraju. Efektywne wykorzystywanie własnych środków finansowych jak i tych pozyskanych z funduszy unijnych sprawia, że Port Gdynia prężnie się rozwija. Realizację portowych inwestycji wspierają konsekwentnie pozyskiwane środki z Funduszu Spójności, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
Z powodzeniem realizujemy jedną z kluczowych inwestycji, dzięki której możliwa będzie obsługa dużych promów o długości do ok. 240 m, a także zwiększenie częstotliwości ich zawijania. Odpowiadamy na potrzeby rynku wynikające ze stale rosnącego ruchu pasażerskiego oraz wymiany handlowej ze Skandynawią. Nowa lokalizacja terminalu – przy Basenie im. Marszałka Piłsudskiego, zapewni połączenie z najważniejszymi lokalnymi i krajowymi drogami stanowiącymi istotny elewymiany handlowej – autostrady morskiej Gdynia Karlskrona. Usytuowanie terminalu niesie za sobą również inne korzyści, wynikające ze skrócenia czasu nawigowania jednostek w porcie. Oszczędność czasu oraz oraz zmniejszenie ilości spalin wpisuje się w naszą strategię zrównoważonego rozwoju. Łącznie na wszystkie inwestycje otrzymaliśmy 428 337,137 zł dofinansowania.

Wielkim wyzwaniem dla Portu Gdynia jest budowa Portu Zewnętrznego. Na jakim etapie jest to przedsięwzięcie i jak zmieni ono funkcjonowanie gdyńskiego portu?

To kluczowa dla europejskiego rynku usług logistycznych inwestycja, którą prowadzimy w oparciu o partnerstwo publiczno-prywatne. Dokonaliśmy wyboru doradcy transakcyjnego, z którym w połowie listopada podpisaliśmy umowę. Odpowiedni partner consultingowy, którym jest konsorcjum Ernst & Young Sp. z o.o., Domański Zakrzewski Palinka sp. k., WYG INTERNATIONAL Sp. z o.o. jest jednym z kluczowych elementów w realizacji tej inwestycji.
Ten etap projektu przeprocesowaliśmy wspólnie z Departamentem PPP Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju i jesteśmy przekonani, że wspólnymi siłami osiągniemy sukces, znajdując odpowiedniego partnera biznesowego. Na sztucznym lądzie przy nabrzeżu Śląskim i Szwedzkim, powstanie głębokowodny Port Zewnętrzny. Zwiększy powierzchnie Portu Gdynia o 151 hektarów, stworzy ponad 700 nowych miejsc pracy, a zdolności przeładunkowe zwiększą się aż o 2,5 mln TEU. Wartość inwestycji szacujemy na 3,2 mld zł.

Jak wygląda współpraca Portu Gdynia z firmami i operatorami logistycznymi z Azji?

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wspiera wielopłaszczyznową integrację Polski z rynkiem chińskim oraz, w szerszym znaczeniu, całym rynkiem azjatyckim. Celem tych działań jest usprawnienie transportu towarów z i do tego regionu z wykorzystaniem Portu Gdynia.
Azja jest rynkiem, na którym bezpośrednie relacje biznesowe są bardzo istotne, dlatego też sukcesywnie je rozwijamy. Dla przykładu, we wrześniu br. podpisaliśmy listy intencyjne dotyczące współpracy z dwoma portami chińskimi w Weifang oraz w Tangshan. Współpraca dotyczyć będzie m.in. obszarów najlepszych praktyk handlowych, planowania i realizacji projektów inwestycyjnych oraz nowych technologii.
W tym rejonie świata, siedziby swoje mają właściciele obu gdyńskich terminali kontenerowych, czyli ICTSI (BCT) oraz Hutchison Ports (GCT). Są to jedni z najważniejszych naszych partnerów biznesowych, z którymi prowadzimy wiele rozmów dotyczących bieżącej oraz przyszłej współpracy.
Uczestniczymy również w targach oraz wydarzeniach branżowych, na których promujemy nasz port. Dotyczy to zarówno prowadzonych przez nas inwestycji, tj. pogłębienie portu, czy budowa Portu Zewnętrznego, jak również obecnych możliwości Portu Gdynia oraz terminali i firm pracujących na jego terenach. Współpraca w tym zakresie z naszymi obecnymi kontrahentami jest bardzo owocna.

**Port Gdynia dzięki realizowanym inwestycjom gotowy jest na obsługę coraz większych statków.
Stale rosnące wymagania rynku idą w parze z coraz wyższym poziomem bezpieczeństwa. Jak Port Gdynia radzi sobie z tym wyzwaniem?**

Port Gdynia jest jednym z zaledwie dwóch portów na świecie korzystającym z poprawek RTK do

celów nawigacyjnych zgodnie z wymaganiami międzynarodowych norm IMO i zaleceń IALA. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat technologia globalnego pozycjonowania GNSS stała się jednym z najważniejszych narzędzi nawigacyjnych używanych do ustalenia pozycji statku nie tylko na otwartym morzu, ale także w portach i na wodach podejściowych, gdzie miejsca na manewry jest coraz mniej, a natężenie ruchu coraz większe. Zdecydowanie większe, cięższe i trudniejsze w manewrowaniu są także statki wpływające do portów. Według danych Międzynarodowego Forum Transportu na przestrzeni ostatnich 20 lat średnia wielkość statków zwiększyła się prawie dwukrotnie.
W celu przyjęcia tak dużych statków, porty na całym świecie podejmują wielomiliardowe inwestycje zwiększające prześwity pod mostami, pogłębiające tory wodne, wydłużające i wzmacniające nabrzeża oraz stawiające wyższe i większe dźwigi. System RTK pozwala na zoptymalizowanie procesów inwestycyjnych w obszarze portu wewnętrznego.
Oprócz systemu GBAS-RTK Port Gdynia jako pierwszy port morski w Polsce, przystąpił do systemu zarządzania lotami dronów, który zintegrowany będzie z ogólnopolskim systemem Pansa UTM, należącym do systemu DTM.
W/w systemy służą do lokalnego zarządzania lotami BSP w określonym wolumenie przestrzeni powietrznej, w postaci oprogramowania zainstalowanego na serwerach zapewnianych przez HAWK-E. W ostatnim czasie podpisaliśmy również list intencyjny z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią w zakresie współpracy przy projektach badawczo-rozwojowych, z którą mieliśmy już okazję współpracować w kwestii rozwoju technologii usług dronowych w obszarze infrastruktury krytycznej. Zależy nam na nawiązywaniu współpracy z podmiotami zaangażowanymi w innowacje. Podpisany dokument to także stymulowanie transportu intermodalnego w korytarzu Bałtyk - Adriatyk.

Polacy coraz chętniej korzystają z usług kolei

Z Andrzejem Adamczykiem, ministrem infrastruktury, rozmawia Radosław Nosek

Podczas Kongresu Kolejowego w Warszawie był Pan uczestnikiem debaty „Integracja europejskiej sieci kolejowej". Jakie najważniejsze wnioski płyną z tej dyskusji?

Integracja europejskiej sieci kolejowej jest tematem obecnym w debacie publicznej. I bardzo dobrze, ponieważ eliminacja barier technicznych przyczyniłaby się do zwiększenia bezpieczeństwa na kolei i redukcji kosztów. Integracja europejskiej sieci kolejowej zakłada rozwój kolejowych korytarzy transportowych, takich jak „Morze Północne-Morze Bałtyckie", „Bałtyk-Adriatyk" i „Korytarza Bursztynowego".

Inwestycje realizujemy w tej i będziemy prowadzić w przyszłej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Zrealizujemy m.in. prace w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze, który powinien się stać kolejową bramą do Europy, węzłach kolejowych warszawskim i poznańskim. Poprawiamy dostęp do polskich portów bałtyckich. Podpisane już zostały umowy dotyczące Gdańska, Gdyni oraz Szczecina-Świnoujścia.

Jak Pan ocenia obecny stan sieci kolejowej w Polsce? Czy kolej już jest konkurencyjna wobec innych rodzajów transportu?

Jesteśmy na najlepszej drodze do tego, aby nasza kolej była konkurencyjna wobec innych rodzajów transportu. Podstawowym atutem kolei w stosunku do transportu kołowego jest jej ekologiczny charakter. Pasażerowie doceniają atuty kolei, ponieważ w ostatnich latach systematycznie zwiększa się dopuszczalna prędkość na sieci kolejowej. Za sprawą prac modernizacyjnych udało się również zwiększyć udział linii kolejowych o większych naciskach, co ma duże znaczenie dla rozwoju przewozów towarowych. Powstaje efekt synergii, gdyż inwestycje w rewitalizację linii, modernizację taboru i dworców, ale także wprowadzanie rozwiązań adresowanych do klientów, takich jak Wspólny Bilet czy wprowadzona ostatnio przez PKP Intercity możliwość wyboru miejsc w internetowym systemie sprzedaży biletów tego przewoźnika, przyczyniają się do tego, że pasażerowie wracają na kolej. Liczba pasażerów w okresie 2015-2018 wzrosła o ponad 10 proc., czyli aż o 31 mln podróżnych. Pokazuje to, że Polacy coraz chętniej korzystają z usług kolei i doceniają jej zalety względem transportu samochodowego.

Proszę ocenić dynamikę rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce. Czy spodziewane spowolnienie gospodarcze nie wpłynie na nią negatywnie?

Rozwój gospodarczy, sprawne funkcjonowanie kraju, możliwości rozwoju cywilizacyjnego, a nawet pozycja na arenie międzynarodowej zależą od nowoczesnej infrastruktury: dróg czy linii kolejowych. Skuteczna realizacja projektów infrastrukturalnych jest jednym z głównych czynników decydujących o sytuacji gospodarczej państwa. Dlatego sukcesywnie i konsekwentnie realizujemy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Budujemy spójny system połączeń drogowych, łączący wszystkie regiony Polski. Kierujemy do realizacji, budujemy i oddajemy do użytku kolejne odcinki najważniejszych dla naszego kraju dróg krajowych, takich jak autostrady A1 i A2, drogi ekspresowe S3, S5, S6, S7 i S8, czy też obwodnice kolejnych miast. Postępuje realizacja szlaków drogowych, kluczowych dla wschodnich regionów naszego kraju i całej Europy Środkowej, czyli szlaku Via Baltica oraz Via Carpatia.

Realizujemy też duży program, stanowiący jeden z filarów walki z wykluczeniem komunikacyjnym, czyli Fundusz Dróg Samorządowych. W jego ramach w ciągu 10 lat, do 2028 roku, do samorządów trafi 36 mld zł. Jeszcze nigdy na drogi powiatowe i gminne nie trafiły tak duże środki. Te pieniądze oznaczają dziesiątki tysięcy kilometrów zmodernizowanych i wybudowanych dróg gminnych i powiatowych. Mamy nadzieję, że dzięki inwestycjom w drogi lokalne nie tylko zmniejszy się obszar wykluczenia komunikacyjnego, ale także polskie mniejsze firmy będą mogły budować swój potencjał, aby w przyszłości móc startować w większych przetargach.

Nasze wyroby poprawiają bezpieczeństwo i komfort podróży koleją

Z Krzysztofem Niemcem, wiceprezesem zarządu, TrackTec S.A., rozmawia Marcin Prynda

Podczas Kongresu Kolejowego w Warszawie przestawił Pan prezentację: Kolej między Kongresami. Jakie są najważniejsze wnioski płynące z tego wystąpienia?

Przedstawiłem je w podsumowaniu wystąpienia, a najważniejsze to:

- Wyciągnięcie wniosków z dofinansowania UE do przewozów intermodalnych tak, aby przyszłe, podobne środki finansowe zagospodarowywać, w maksymalnym stopniu, w kraju.
- Wdrożenie mechanizmów zapewniających realizację wydatków na modernizację infrastruktury kolejowej w latach 2020 i 2021, bez ich przesuwania na dwa końcowe lata II unijnej perspektywy.
- Wprowadzenie do SZRT celów: liczby pasażerów kolei oraz wielkości przewozu towarów koleją w latach 2025 i 2030.
- Zadbanie, aby we wdrożeniu IV pakietu kolejowego UE, w części technicznej zapewniona, została jakość wyrobów dla infrastruktury oraz symetria w dostępie krajowych firm do rynków zagranicznych.

Jakie działania w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce powinny być przeprowadzone w nowej perspektywie unijnej w latach 2021-2027?

Według informacji przedstawionych przez PKP PLK, do końca 2020 roku zarządca infrastruktury mieć będzie dokumentację na inwestycje w III perspektywie UE o wartości 45 mld zł i to w systemie „Buduj". Przygotowuje kolejne o podobnej wartości. To ważne, z uwagi na eliminowanie problemów w tym zakresie w poprzednich perspektywach. Jednocześnie, okres po 2021 roku powinien być czasem realizacji pierwszych zadań CPK w zakresie komponentu kolejowego.W I połowie 2020 roku należy spodziewać się momentu przełomowego, tj. decyzji dotyczących zapewnienia finansowania komponentu.Po tym musi nastąpić zgranie planowanych inwestycji PLK i tych na potrzeby CPK.

Czy transport kolejowy jest już atrakcyjną alternatywą dla innych form transportu?

Zwiększenie roli transportu kolejowego jest koniecznością, odmienianą przez różne przypadki w dokumentach międzynarodowych czy w krajowych strategiach. Z efektami jest różnie, a najlepsze mają te kraje, które w ostatnich 20 latach postawiły na kolej. I tak Szwajcar odbywa 60 podróży kolejowych w roku, Niemiec 35, Austriak 29, Czech 17. Obywatel naszego kraju 8. Jeżeli chcielibyśmy osiągnąć w 2030 roku przyzwoity wynik., to Polak powinien korzystać z kolei 25 razy w roku.

To jednak wymagałoby zwiększenia ilości pasażerów kolei z 310 mln w 2018 roku do ponad 900 mln.

Wielkość dzisiaj trudna do wyobrażenia, ale przez kilkanaście lat osiągana w Polsce. Musimy mieć więc jasno zdefiniowany cel w zakresie ilości pasażerów kolei i wielkości przewozu towarów w 2030 roku i pod jego realizację wypracować narzędzia we wszystkich obszarach aktywności kolei. Czasu jednak coraz mniej, gdyż obecnie realizowane przedsięwzięcia tworzą rzeczywistość kolei m.in. na 2030 rok.

Czy będzie ona odpowiadać na oczekiwania i aspiracje społeczeństwa oraz na wymagania gospodarki? To najważniejsze dziś pytanie i zadanie dla decydentów oraz wszystkich zaangażowanych w procesy unowocześniania polskiej kolei.

Jaki jest udział Grupy TrackTec, jako wiodącego dostawcy materiałów do budowy nawierzchni torowych, w poprawie bezpieczeństwa i komfortu transportu kolejowego?

TrackTec należy do aktywnych uczestników rynku pracującego na rzecz kolei. Dotyczy to zarówno wielkości produkcji i dostaw pokrywających zapotrzebowanie krajowych inwestycji torowych jak i opracowywania oraz wdrażania szeregu rozwiązań innowacyjnych.

W pierwszym obszarze bardzo ważną jest dla nas przewidywalność zapotrzebowania na realizację inwestycji kolejowych. Najlepiej, gdyby było ono zgodne z wielkościami rocznymi zawartymi w KPK.

W obszarze drugim, staramy się wdrażać nowe projekty, oczekiwane przez zarządcę infrastruktury, jak w procesie podwyższania standardów linii, np. do Vmax.=250 km/h. Na linii CMK, dwa rozjazdy TrackTec R1200 i R500 z napędami Hy –Drive przechodzą próby eksploatacyjne.

To równie ważne dla inwestycji kolejowych na potrzeby CPK.

Oczywiście działania te, połączone z rozwijaniem pociągu zabudowy rozjazdów, modernizowaniem parku maszynowego w zakładach produkcyjnych, konsekwencją w dbaniu o jakość wyrobów powodują rzeczywisty wkład TrackTec w poprawę jakości oraz bezpieczeństwa na polskiej kolei.

Najbardziej zwiększyliśmy przewozy intermodalne

Z Czesławem Warsewiczem prezesem PKP CARGO, rozmawia Marcin Prynda

Hasłem przewodnim tegorocznego VI Kongresu Rozwoju Transportu była „Infrastruktura fundamentem rozwoju gospodarki Polski.
Jak Pan ocenia rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce w ostatnich latach z punktu widzenia PKP Cargo?
Jak stan tej infrastruktury rzutuje na wyniki dotyczące przewozów towarowych przedsiębiorstwa?

Stan infrastruktury kolejowej w naszym kraju systematycznie się poprawia. PKP PLK do 2023 zrealizuje Krajowy Program Kolejowy, czyli największy program inwestycyjny na kolei od dekad, gdyż jego wartość sięga prawie 70 mld zł. Dzięki modernizacjom tysięcy kilometrów linii kolejowych wzrośnie średnia prędkość handlowa pociągów towarowych, ponadto podniesiony zostanie nacisk na oś dzięki czemu będziemy mogli prowadzić cięższe pociągi.
Te dwa czynniki spowodują podniesienie efektywności PKP CARGO i wzrost naszej konkurencyjności wobec przewoźników samochodowych.
Stan infrastruktury kolejowej ma zaś ogromny wpływ na nasze wyniki przewozowe. Ten wpływ jest bezpośredni, gdyż wozimy miliony ton kruszyw na place budów, a jednocześnie przejściowe pogorszenie się warunków przewozowych (np. konieczność objazdów tras na których trwają prace) powoduje, że kolej traci część swoich przewag konkurencyjnych.

Ten koszt ponosimy, bo wiemy, że za kilka lat warunki na polskiej kolei znacznie się poprawią i my też na tym zyskamy.

Grupa PKP CARGO po trzech kwartałach 2019 roku zanotowała przychody operacyjne na poziomie 3,67 mld zł. Wynik EBITDA wynosi 616 mln zł.
Jak należy ocenić te wyniki w odniesieniu do danych za ubiegłe lata?

One są nieco gorsze niż w 2018 roku, ale tamten rok był wyjątkowy, choćby z racji „górki" w przewozach kruszyw i większego zapotrzebowania na węgiel.
Teraz sytuacja niejako wróciła do stanu poprzedniego, ale jeśli porównamy wyniki finansowe PKP CARGO z 2019 roku do średniej z lat 2013-2018, czyli od momentu wejścia naszej spółki na giełdę, to okaże się, że nasze tegoroczne przychody są o około 250 mln wyższe od średniej z lat poprzednich, EBIDTA wzrosła o 119 mln zł, a zysk netto o 16,5 mln zł. To dowodzi, że nasza organizacja pracuje coraz efektywniej, stajemy się coraz bardziej konkurencyjnym podmiotem.

Jak wygląda sytuacja PKP Cargo w segmencie przewozów intermodalnych?

Przewozy Intermodalne to w tej chwili najszybciej rosnący sektor naszej działalności. W okresie od stycznia do września tego roku przewieźliśmy w ten sposób 7,1 mln ton ładunków, czyli o ponad 8% więcej niż w analogicznym okresie 2018 roku.
Ta dynamika byłaby zapewne wyższa, gdyby nie zaniedbania naszych poprzedników, którzy nie zatroszczyli się o inwestycje taborowe. My te zaległości nadrabiamy, w tym roku zdecydowaliśmy o zawarciu dwóch dużych umowy na zakup ponad 1150 platform intermodalnych o wartości blisko 500 mln zł. Kolejne kontrakty dotyczą zakupu prawie 40 lokomotyw za około 630 mln zł.
Po raz pierwszy w historii PKP CARGO realizujemy tak duży program inwestycyjny w segmencie intermodalu.

Trwa proces rebrandingu PKP CARGO INTERNATIONAL (dawnej AWT), czeskiej spółki należącej do Grupy PKP CARGO. Proszę ocenić przebieg tego procesu i jego znaczenie dla wzrostu rozpoznawalności PKP CARGO na rynkach europejskich.

Proces rebrandingu przebiega zgodnie z przyjętym harmonogramem, stopniowo będziemy zmieniać malowanie na lokomotywach i wagonach, co będzie najbardziej widocznym elementem tego procesu. Rebranding ma służyć z jednej strony głębszej integracji naszej czeskiej spółki w Grupie PKP CARGO, a jednocześnie wzmocnić naszą obecność na rynkach międzynarodowych.
PKP CARGO jest uznaną marką w Europie, więc zmiana nazwy AWT pomoże tej spółce w rozwijaniu działalności przewozowej i logistycznej na europejskich szlakach transportowych, głównie w obrębie Trójmorza.

Polska firma rzuca wyzwanie Uberowi.

“To co w krótkim terminie może wydawać się korzystne, w dłuższej perspektywe będzie toksyczne”.

Z Bogdanem Kosturkiem - wiceprezesem ds. Technologii Trans.eu Group S.A - operatorem Platformy Trans.eu, rozmawia Marcin Prynda

Pana wystąpienie na niedawnej konferencji hyperLOG w Łodzi odbiło się szerokim echem w branży. Brzmiało jak rękawica rzucona spedycjom cyfrowym, a w szczególności Uber Freightowi, który kilka chwil wcześniej - na tej samej konferencji - zapowiedział swoje wejście do Polski.

Bogdan Kosturek, wiceprezes ds. technologii Platformy Trans.eu: To raczej rękawica rzucona modelowi podboju rynku, który Uber Freight sobą reprezentuje. A polega on w wielkim skrócie na stosowaniu tymczasowych kuszących stawek za frachty i szybkich płatności. Uber ma na to potężne środki ponieważ jest finansowany przez fundusze z Doliny Krzemowej. Wykazał to doskonale ostatnio w swojej analizie bank inwestycyjny Morgan Stanley, chociaż Uber oczywiście nie skomentował tego raportu. W dłuższej perspektywie spowoduje to wyeliminowanie konkurencji - głównie tradycyjnych spedycji - nie będą zwyczajnie w stanie konkurować o przewoźników w warunkach tak nierynkowej marży. Gdy rynek zostanie w ten sposób oczyszczony, kilku graczy może stać się faktycznymi monopolistami. Uzależnią oni od siebie przewoźników i załadowców i będą mogli dyktować im swoje stawki.

Jednak Uber Freight zaprzecza stosowaniu takiej strategii. W swojej prezentacji na hyperLOG Daniel Buczkowski - Szef Ekspansji Ubera na Europę, uspokajał, że transport to nie jest rynek, w którym zwycięzca bierze wszystko.

Oczywiście, że uspokajał - na tym być może polega ta taktyka. Amazon też mógłby powiedzieć, że przecież sklepy internetowe to nie jest rynek, w którym zwycięzca bierze wszystko i że znajdzie się miejsce dla każdego. A mimo to trudno komukolwiek na świecie równać się z Amazonem. Ma 40 proc. całego, podkreślam - całego, rynku e-commerce. Firma Jeffa Bezosa, nota bene najbogatszego człowieka świata w 2018 r. dysponuje teraz taką gotówką, że zasadniczo może dyktować warunki. A na marginesie dodam, że coraz śmielej wchodzi też na rynek logistyczny. Zresztą proszę sobie przypomnieć z prezentacji Pana Buczkowskiego slajd, na którym prezentując układ rynku pokazał tylko załadowców i przewoźników. Nie było tam spedytorów. Oni nawet tego nie próbują ukryć.

Nie sugeruje Pan chyba, że spedycje cyfrowe całkowicie zawładną rynkiem. Jest na nim przecież wielu graczy bogatszych nawet od Ubera i jego inwestorów.

Nie - nie całkowicie. Pojawienie się Ubera, czy generalnie dużych spedycji cyfrowych, nie zmiecie całego sektora spedycyjnego. Zagrożone są tylko małe i średnie spedycje, które nie będą w stanie konkurować technologicznie i finansowo. Upadną, zostaną przejęte albo, w najlepszym przypadku, schowają się w jakiejś niszy ładunków specjalnych, nieatrakcyjnych dla Ubera. Duzi, bogaci operatorzy logistyczni zostaną. Zresztą już teraz każdy z nich tworzy własne rozwiązania, jakby wewnętrzne giełdy swoich ładunków, którymi kusi przewoźników. W pewnym stopniu zagrożone są TMS-y, z których te spedycje tradycyjne obecnie korzystają. Nie tylko dlatego, że stracą klientów, ale też dlatego, że spedycje cyfrowe dużą część operacji wykonywanych za pośrednictwem TMS-ów - mają zaszyte w sobie. Zagrożone są giełdy transportowe, takie jaką jeszcze nie tak dawno byliśmy, zanim przekształciliśmy się w platformę logistyczną. No i na końcu zagrożeni są tak naprawdę też wszyscy przewoźnicy i załadowcy, którzy stracą możliwość swobodnego wyboru tak ważnego dla otwartego rynku.

Czyli nastąpi zwyczajna konsolidacja, rzecz normalna na wolnym rynku. Może jednak nie ma czym aż tak straszyć?

Zmniejszenie się liczby podmiotów na rynku to tylko jedna strona medalu. Dużo ważniejsze jest, że branża nie będzie mogła się dalej tak dynamicznie rozwijać, jak mogłaby w warunkach rozkwitu technologii, jakiego obecnie jesteśmy świadkami. Wytworzą się bowiem odizolowane wyspy przewoźników i załadowców, zamknięte wokół spedytorów cyfrowych albo operatorów, a nawet TMS-ów (bo i one próbują tu swoich sił). Każdy z nich chce mieć przewoźników tylko dla siebie, w swojej aplikacji. Nowe technologie, w takim wydaniu nie rozwiążą palących problemów branży. Proszę zwrócić uwagę, że popyt na transport regularnie rośnie, a dostępność przestrzeni ładunkowej stoi w miejscu albo spada. Brakuje nam kierowców, normy ekologiczne i zdrowy rozsądek sprawiają, że też nie możemy w nieskończoność pomnażać swojej floty. W związku z tym musimy jak najlepiej wykorzystać zasoby, które już posiadamy, wycisnąć z każdej trasy i naczepy tyle, ile się da. To nam obiecywała technologia. Gdy te wszystkie zasoby będą odizolowane od siebie na zamkniętych wyspach - będzie to niemożliwe. Nie będzie współpracy, dzielenia się przestrzenią ładunkową. To nie jest prawdziwa optymalizacja.

Już nie wspomnę o tym, że każdy załadowca i przewoźnik będzie zmuszony korzystać z kilku osobnych ekosystemów, żeby skutecznie prowadzić swój biznes. A z ilu takich aplikacji może wydajnie korzystać dyspozytor? Z trzech? Pięciu? Dziesięciu?

Jakie więc byłoby optymalne rozwiązanie według Pana?

Platformizacja. Łączenie ze sobą na platformach logistycznych tych wszystkich nawet małych wysp-spedytorów i tworzenie szerokiej społeczności przewoźników. A druga konieczność to udostępnienie spedytorom tradycyjnym technologii, dzięki której każdy z nich może stać się spedytorem cyfrowym. My w Trans.eu stworzyliśmy dokładnie takie narzędzie i to jest właśnie ta rękawica rzucona Uberowi i każdej firmie, która zechce krępować otwarty rynek transportowy. Wobec tego nie nazwałbym tego nawet rękawicą, tylko raczej kołem ratunkowym dla zrównoważonego rynku. Chcemy być tymi, którzy łączą te wszystkie wyspy, pozwalają na współdzielenie informacji o wolnych pojazdach, dostępnych ładunkach. Ma to ogromne znaczenie nie tylko dla wydajności całej branży, ale też ekologii. Po to powstał nasz nowy produkt.

Brzmi to raczej jakbyście się obrazili na technologię i chcieli zatrzymać jej rozwój.

Jest dokładnie odwrotnie! My podchodzimy do technologii racjonalnie, znamy jej ograniczenia i wiemy, gdzie może powodować problemy. Chcemy z niej wyciągnąć to, co najlepsze i odciążyć ludzi z prostych rutynowych decyzji, które mogą za nich podjąć algorytmy. Będą wtedy mogli robić to, co najlepiej im wychodzi, to w czym nigdy nie zastąpią ich maszyny. Uważamy, że tradycyjne spedycje ze swoją fachowością, relacjami, umiejętnościami rozwiązywania konfliktów, nietypowych spraw - muszą zostać.

Sądzi Pan, że spedycje cyfrowe nie mają takich wysokiej klasy specjalistów? Uber takich nie ma?

Na pewno ma. A jeśli nie ma, to wyciągnie z tradycyjnych spedycji na każdym kolejnym zajmowanym rynku. Stać go na to. Tak czy siak - ludzie, tradycyjni spedytorzy, nawet najlepsi, nie potrafią jednak wielu rzeczy zrobić tak po prostu manualnie - np. estymować przyszłych stawek z taką dokładnością, jak robią to spedycje cyfrowe. Dla załadowców to bardzo ważny argument, wręcz tego oczekują. Takie możliwości, dzięki algorytmom i uczeniu maszynowemu, daje spedytorom właśnie na przykład nasza nowa platforma Trans.eu. Dajemy im broń w postaci najnowszych technologii, bo jeśli ten rynek ma być sprawiedliwy i bezpieczny, to nie możemy w pełni powierzyć naszych ładunków w ręce anonimowych aplikacji i anonimowych przewoźników...

...właśnie moje następne pytanie dotyczyło o bezpieczeństwa….

Bo to jest kolejny bardzo poważny problem. Wie Pan, ja mieszkam na obrzeżach miasta i gdy do Wrocławia wszedł Uber taksówkowy byłem zachwycony. Nagle zacząłem płacić 30 proc. mniej za dojazdy, widziałem na apce kiedy auto jest blisko, wygodnie płaciłem kartą. Teraz… po kilku nieprzyjemnych sytuacjach, które miałem z podejrzanymi kierowcami, po kilku przejażdżkach autami, których stan wołał o pomstę do nieba… wracam do tradycyjnych taksówek.

Ten sam model jest obecnie przenoszony na frachty towarowe. My, jako Trans, często dostajemy po głowie, że zdarza się czasem jakiś incydent, kradzież, ktoś nie płaci. Jasne - każdy taki przypadek rozkładamy na czynniki pierwsze i jesteśmy wkurzeni na siebie, że go wcześniej nie wyłapaliśmy. Tylko, że u nas pracuje nad tym całe piętro specjalistów od bezpieczeństwa i drugie tyle automatycznych algorytmów predykcyjnych. A jeszcze kolejny raz tę samą pracę weryfikacyjną wykonują “żywi” spedytorzy własnymi środkami. Nie jesteśmy aplikacją typu - “zainstaluj sobie i bierz ładunki”.

Niby tak, ale przyzna pan jednak, że spedytorzy nie mają raczej dobrej prasy. Przyznam. To jest poważny problem, na którym Uber też korzysta. Spedycje budowały ten rynek, spedycje są dla wielu przewoźników i załadowców gwarantem bezproblemowo załatwionych frachtów. Ale! Pośród tysięcy uczciwych profesjonalnych spedycji znajdzie się na pewno kilkudziesięciu oszustów i pasożytów. Na każdym rynku się znajdzie. Social media, wykrzywiają dodatkowo ten obraz, bo przecież nikt na Facebooku nie pochwali się tysiącem bezproblemowo przeprowadzonych transakcji, a wyolbrzymi do niemożliwych rozmiarów każde opóźnienie w płatności…

Nie ma się co dziwić - to jest kolejna, bardzo poważna bolączka branży. Może nawet najpoważniejsza.

Nazwałbym to otwarcie - to jest patologia, że przewoźnicy (spedytorzy zresztą też) muszą czasem czekać na płatność po 90, a nawet i 120 dni. Zamierzamy to zmienić i już w przyszłym roku uruchomimy usługę Quick Pay, dzięki której każdy przewoźnik będzie mógł dostać swoje pieniądze w ciągu 48 godzin Automatycznie. Każdy spedytor będzie mógł sobie na to pozwolić. Proszę zauważyć, że w rzeczywistości to nie tylko o pieniądze tu chodzi, ale o zaufanie. Gdy partnerzy szybko, wręcz automatycznie, sobie płacą - to buduje się między nimi zaufanie. Chcemy być gwarantem tego zaufania.

W 48 godzin W przyszłym roku? Proszę wybaczyć sceptycyzm, ale tego problemu nie potrafi rozwiązać nikt od lat...

To jest nasze marzenie. A raczej wyzwanie. Bardzo duże. Jeśli branża, cała branża, ma sobie poukładać rynek samodzielnie, a nie zostać poukładana przez kilka bogatych firm, to musi mieć alternatywy, musi mieć wsparcie, musi sama w sobie być solidarna i świadoma, że to, co w krótkim terminie może wydawać się bardzo korzystne, w dłuższej perspektywie może okazać się toksyczne. Tylko wtedy branża stanie się nie tylko technologicznie smart, ale też fair - czyli po prostu sprawiedliwa, zrównoważona. Te dwa słowa od dawna widnieją na ścianach naszej firmy.

PLK apelują do kierowców o rozsądek

Z Markiem Olkiewiczem, wiceprezesem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., rozmawia Marcin Prynda

W listopadzie ruszyła nowa odsłona kampanii społecznej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!". Jakie działania podejmują Państwo, aby kierowcy zadbali o bezpieczeństwo własne oraz innych użytkowników ruchu?

Kampania Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!" to nasz wyraźny „STOP" stawiany łamaniu przepisów na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych. Pośpiech, ignorancja, brawura są największymi wrogami bezpieczeństwa.Potrzebny jest głos rozsądku i ambasadorzy bezpieczeństwa – osoby, którym ufamy i których prośby o poszanowanie przepisów sprawią, że uważnie przekroczymy przejazdy kolejowo-drogowe i bezpiecznie wrócimy do domu.

Dlaczego to właśnie kobietom oddali Państwo głos w nowej odsłonie kampanii?

Przez lata szukaliśmy wielu form przekazu: były spotkania z YouTuberami, spotkania na przejazdach kolejowych, apelowaliśmy do Polaków głosami aktorów, kierowców rajdowych i osób, które mają autorytet. Cały czas się zastanawialiśmy, co straci osoba, która nie posłucha głosu rozsądku na przejeździe. Co może ją zatrzymać? Każdy wyjeżdżający w drogę chce bezpiecznie wrócić do domu. Ten dom stał się wartością. Nią jest także czekająca rodzina – matka, żona, córka. Stwierdziliśmy, że to właśnie kobietom oddamy w tej kampanii głos. Dlatego to one są ambasadorkami nowej odsłony akcji „Bezpieczny przejazd - „Szlaban na ryzyko!". „Posłuchaj głosu rozsądku, nie ryzykuj przekraczając tory kolejowe!" - tak w nowej odsłonie kampanii apelują kobiety - Ambasadorki Bezpieczeństwa.

Czy kierowcy stosują się do Państwa apeli?

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2005 r. prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd...". Zbliżamy się zatem powoli do piętnastolecia naszych działań. W tym czasie liczba wypadków na przejazdach zmniejszyła się. W codziennych sytuacjach, pośpiech, nieuwaga, brawura zbyt często skłaniają do nierozważnych zachowań. Te błędy są przyczyną 99% wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Dlatego tak bardzo potrzebny jest głos rozsądku, który setkom osób może ocalić zdrowie i życie?

By bezpiecznie np. przekraczać przejazdy kolejowo-drogowe, oczywiście, trzeba znać przepisy, ale jak przyznają również sami psychologowie i eksperci, trzeba też słyszeć, co podpowiada głos rozsądku. Dobrze, jeśli każdy ma dodatkowo swojego ambasadora bezpieczeństwa. Kogoś, kto jest ważny i kogo słuchamy. Mamy, żony, siostry, córki są Ambasadorkami Bezpieczeństwa. Ich apel „kochanie, zwolnij przed przejazdem" albo „synku, nie baw się na torach", to „głos rozsądku", chroniący przed błędem, którego skutków nie da się odwrócić. Warto też być ambasadorką lub ambasadorem bezpieczeństwa dla innych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz z nową odsłoną kampanii dostarczyły nowe narzędzia, dzięki którym wszyscy możemy być Ambasadorami Bezpieczeństwa. Co się za nimi kryje?

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uruchomiły dwie specjalne aplikacje na smartfony. Dzięki jednej z nich można m.in. zgłosić usterki na przejazdach kolejowo-drogowych. Dajemy możliwość wszystkim użytkownikom ruchu błyskawicznego i wygodnego powiadomienia odpowiednich służb o każdej usterce na torach. Aplikacja „Bezpieczny przejazd" to narzędzie stworzone specjalnie po to, żeby dać użytkownikom szansę poprawy bezpieczeństwa własnego i innych. W aplikacji są również informacje o zasadach i działaniu żółtej naklejki, która może być pomocna w chwili zagrożenia zdrowia lub życia. Pozwala ona na szybką reakcję, szczególnie wówczas, gdy na przejeździe znajdzie się unieruchomiony samochód.

Dorośli to nie jedyna grupa odbiorców, do których kierujecie Państwo swoje działania. Jak próbują Państwo dotrzeć także do najmłodszych?

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach kampanii od samego początku kładą nacisk, by już od najmłodszych lat dzieci poznawały

kolej i panujące na niej zasady bezpieczeństwa. Dlatego organizujemy liczne prelekcje edukacyjne w szkołach i przedszkolach, gdzie często poprzez zabawę pokazujemy dzieciom, że świat kolei jest fascynujący, ale jeśli nie przestrzega się zasad i przepisów, może stać się niebezpieczny. Dlatego właśnie powstała także druga aplikacja – „Bezpieczny przejazd VR", która jest dedykowana szczególnie młodszym odbiorcom. Aplikacja pozwala przenieść się do wirtualnej rzeczywistości. Dzięki temu narzędziu dzieci mogą dowiedzieć się więcej o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych oraz sprawdzić swoją wiedzę w praktyce.
A wszystko na wirtualnym przejeździe, ale tak naprawdę dla realnego bezpieczeństwa.

Wasze działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ramach kampanii Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!" zostały niedawno docenione przez branżę Public Relations. Spółka otrzymała Brązowego Spinacza za najbardziej kreatywne i efektywne działania komunikacyjne zrealizowane w 2019 roku. Co to było za przedsięwzięcie?

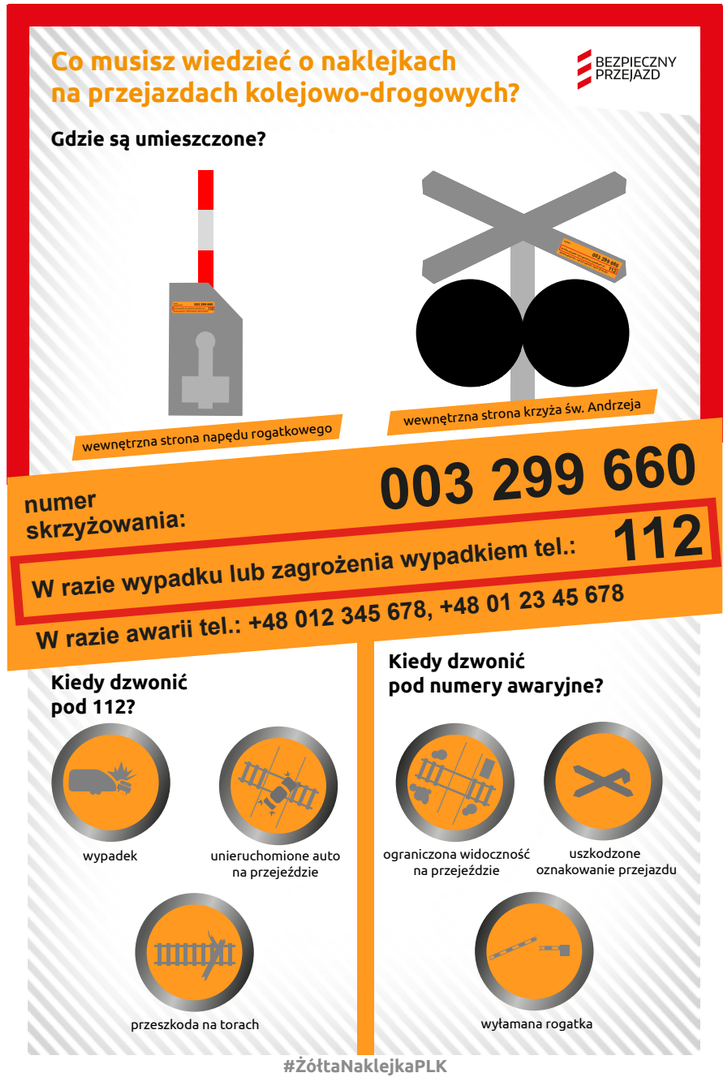
Otrzymaliśmy to prestiżowe wyróżnienie za projekt symulacją zderzenia lokomotywy z samochodem osobowym, która odbyła się w czerwcu tego roku w Warszawie.
Na żywo wydarzenie śledziło blisko 200 gości z mediów, branży transportowej i służb ratunkowych. Specjaliści PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zajmujący się bezpieczeństwem w ruchu kolejowym, pokazali możliwe sposoby zachowania w przypadku utknięcia samochodem na przejeździe kolejowo-drogowym. Symulacja zderzenia była znakomitą okazją do zapoznania opinii publicznej z wdrożoną na 14 tys. przejazdów kolejowo-drogowych w całej Polsce #ŻółtąNaklejkąPLK. Skala organizacyjnej trudności przedsięwzięcia, niezwykle wysoka frekwencja oraz silny społeczny wydźwięk sprawiły, że jurorzy docenili nasz projekt, który został zrealizowany wraz z agencją PR Partner of Promotion. Cieszymy się, że działania, które realizujemy od kilkunastu lat, zostały docenione przez branżę Public Relations. Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd…", prowadzona w celu zwiększenia bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym roku zyskała zupełnie nowy wymiar. To wyróżnienie jest dla nas kolejnym dowodem na to, że obraliśmy słuszny kierunek.

Jakie jeszcze inne ważne działania podejmują PLK w sprawie bezpieczeństwa?

Niewątpliwe warto wspomnieć o nowym, kluczowym projekcie, wprowadzonym w 2018 roku – oznakowaniu wszystkich 14 tys. przejazdów kolejowo-drogowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A dodatkowymi informacjami na odblaskowych żółtych naklejkach.
Informacje umieszczone są na napędzie rogatki – na przejazdach z rogatkami (kat. B i kat. A) lub wewnętrznej stronie krzyża św. Andrzeja – jeśli jest to przejście dla pieszych (kat. E), przejazd zabezpieczony znakami (kat. D) lub znakami i sygnalizacją świetlną (kat. C). Żółte naklejki mają trzy podstawowe dane: indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu kolejowo-drogowego, numer alarmowy 112, numery „awaryjne" – na które można zgłaszać np. usterki. Dzięki temu, każdy użytkownik drogi ma możliwość szybkiego kontaktu ze służbami w przypadku zagrożenia życia lub usterki na przejeździe.
O nowym systemie zabezpieczeń przypominają kierowcom ulotki, banery, plakaty i akcja w Internecie. Także w trakcie warsztatów z instruktorami jazdy przekazujemy informacje na temat żółtych naklejek. Robimy to po to, aby kierowcy wiedzieli jak się zachować w sytuacji zagrożenia.

Czy kierowcy lub piesi korzystają z tych informacji ?

W tym roku zarejestrowaliśmy ponad 3,5 tys. reakcji na żółtą naklejkę. W 147 przypadkach kolejarze wstrzymali ruch pociągów. W 225 wprowadzono ograniczenie prędkości pociągów. Na przykład w Wodzisławiu Śląskim kierowca miejskiego autobusu, utknął na torach. Dzięki szybkiej reakcji i podaniu numeru z żółtej naklejki dyżurny ruchu zatrzymał w bezpiecznej odległości pociąg relacji Katowice – Bohumin.
Oczywiście, żółta naklejka nie zwalnia kierowców z myślenia. To jedynie narzędzie, które może uratować komuś życie w sytuacji zagrożenia – tak jak gaśnica czy apteczka wożona w samochodzie. To jednak zawsze kierowca podejmuje decyzje o tym jak się zachowa na przejeździe kolejowo-drogowym: czy się zatrzyma, czy nie zlekceważy znaków, sygnalizacji czy opuszczonych rogatek. Bo jak pokazują statystyki, niestety nie brakuje kierowców, którzy nie stosują się do przepisów ruchu drogowego i ryzykują własnym życiem. 99% wypadków na przejazdach to właśnie, jak wspomniałem na początku, skutek brawury, lekkomyślności, lekceważenia przepisów przez kierujących.
Warto podkreślić, że realizację projektu wspiera merytorycznie Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. Aby nowy system sprawnie działał, PLK przeszkoliły około 10 tys. pracowników: dyżurnych ruchu, dyspozytorów i koordynatorów systemów bezpieczeństwa. Inicjatywa PLK wymagała także ścisłej współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, w tym z 17 Centrami Powiadamiania Ratunkowego w całej Polsce.



Nowy branding i dobre wyniki

Umacniamy pozycję czołowego operatora logistycznego

PKP CARGO International

Rozmowa z Maciejem Walczykiem, prezesem Zarządu PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Panie Prezesie, w kierowanej przez Pana spółce trwa proces rebrandingu. Jakie ma to znaczenie dla waszej firmy?

PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., dawniej Advanced World Transport a.s., jest trzecim co do wielkości kolejowym przewoźnikiem towarowym w Czechach. Od 2015 roku wchodzimy w skład Grupy PKP CARGO, czołowego kolejowego przewoźnika w Europie. W tym okresie w znacznym stopniu wykorzystaliśmy związany z naszą obecnością w Grupie efekt synergii, w tym wniesione przez spółkę aktywa i jej potencjał, zasoby taborowe, zaplecze techniczne, infrastrukturę logistyczną, a przede wszystkim wiedzę i bogate doświadczenie jej załogi. W ubiegłym roku rozpoczęliśmy w spółce proces kompleksowej restrukturyzacji, który przynosi już wymierne efekty. W pierwszym kwartale bieżącego roku po raz pierwszy od wejścia do Grupy PKP CARGO spółka odnotowała wynik dodatni, a tę pozytywną tendencję potwierdziła dobrymi wynikami uzyskanymi w kolejnych dwóch kwartałach 2019 roku. Spektakularnym przejawem dalszej integracjii naszej firmy w Grupie jest wprowadzany właśnie rebranding spółki, polegający na zmianie jej nazwy, logotypu i barw korporacyjnych. Nowa nazwa – PKP CARGO INTERNATIONAL – ma silniej utożsamiać ścisły związek spółki z Grupą PKP CARGO oraz lepiej odzwierciedlać i mieć pozytywny wpływ na działalność spółki na rynkach międzynarodowych. Mam nadzieję, że zmiany te w powiązaniu z coraz lepszymi wynikami uzyskiwanymi przez spółkę zostaną przyjęte pozytywnie przez naszych klientów i partnerów biznesowych.

Towarowe przewozy kolejowe nie są łatwym biznesem w konkurencji z transportem drogowym. Jak zamierzacie sprostać rywalizacji na tym rynku?

Konkurencja motywuje nas do wytyczania coraz śmielszych celów i coraz większych wymagań. Dlatego stawiamy na otwartość i konkurowanie jakością. Służy temu ukierunkowanie naszych struktur na rzeczywiste potrzeby klienta. W przyjętej strategii Grupy PKP CARGO do 2023 roku zostały nakreślone nowe zadania dla PKP CARGO INTERNATIONAL i jej spółek zależnych działajacych w Republice Czeskiej, na Słowacji i Węgrzech. Do najwazniejszych zadań należy rozwijanie działalnosci na nowych rynkach i zdobywanie nowych klientów. Dlatego rośniemy w perspektywicznym segmencie intermodalnym i aktywizujemy obecność za granicą. W grudniu 2018 r. nasza firma nabyła 80 proc. udziałów w spółce Primol-Rail d.o.o., która w 2019 roku otrzymała certyfikat umożliwiający samodzielną realizację przewozów na rynku słoweńskim. Do rozwoju transportu intermodalnego

przywiązujemy szczególną wagę. Jest on obecnie najbardziej obiecującym segmentem na rynku, który zapewnia dywersyfikację dochodów i rozszerzanie bazy klientów. Intermodal stanowi obecnie około 10 procent udziału w przewozach PKP CARGO INTERNATIONAL. Liczymy, że inwestycje w infrastrukturę terminalową, korzystanie ze współpracy z PKP CARGO oraz rozszerzenie naszej oferty na rynki Europy Środkowej i Południowej pozwolą na wzrost udziału tego segmentu w kolejnych latach.

Przed PKP CARGO INTERNATIONAL rysują się więc dobre perspektywy, ale i wyzwania. Jak zamierzacie im sprostać?

Zdajemy sobie sprawę, że stoją przed nami kolejne, coraz trudniejsze wyzwania, ale i szanse dalszego rozwoju. W tym celu upraszczamy procedury związane ze sprzedażą usług, usprawniamy kanały przepływu informacji, zacieśniamy współpracę handlu i eksploatacji oraz uelastyczniamy politykę taryfową. Rozwijamy informatyzację w procesach zarządczych i w monitoringu procesów przewozowych. Podjęlismy także program unowocześniania taboru, czego potwierdzeniem jest pozyskanie w drodze leasingu trzech wielosystemowych lokomotyw elektrycznych Siemens-Vectron, które umozliwiają przekraczanie granic bez zmiany środka trakcyjnego i szybszą dostawę ładunku do odbiorcy.

W tym roku uda nam się przewieźć prawie 20 mln podróżnych

Z Aleksandrem Drzewieckim, prezesem Kolei Śląskich, rozmawia Radosław Nosek

Koleje Śląskie działają na rynku przewozowym już od kilku lat – choć początki działalności nie były łatwe, to spółka sukcesywnie rozwija swoją ofertę. Jaka jest obecna skala działalności jeśli chodzi o liczbę przewożonych podróżnych i obsługiwane połączenia?

To chyba dobry moment na tego typu pytania – jesteśmy bowiem tuż po wdrożeniu nowego rozkładu jazdy, w ramach którego poziom naszej pracy eksploatacyjnej wzrósł aż o 10%. Oznacza to, że nasze pojazdy przejadą więcej kilometrów, a podróżni otrzymają do dyspozycji więcej połączeń. Rozkład jazdy został dogęszczony zarówno w obrębie już obsługiwanych linii wewnątrz województwa, jak i poprzez wprowadzenie całkiem nowych połączeń. Taką istotną nowością są np. nasze połączenia do Kluczborka. Dzięki nim do regionów, z którymi łączymy województwo śląskie, dochodzi województwo opolskie – obok już świadczonych przez nas przewozów do województwa małopolskiego (kursy do Zakopanego i Oświęcimia) oraz połączeń z Czechami (kursy do Bohumina). W dni robocze oferujemy tutaj sześć par połączeń, a w dni wolne od pracy – pięć par. Do tego stworzyliśmy również bardzo atrakcyjną ofertę cenową, wprowadzając na nowych odcinkach szereg nowych biletów liniowych. Najtańsza z nich, relacji Kluczbork – Olesno, to zaledwie 3 złote, a od tej kwoty jeszcze przysługują różnego rodzaju ulgi, jak np. 51% zniżki dla studentów. Trzeba więc przyznać, że jest to bardzo konkurencyjna oferta, z którą inne środki transportu raczej nie mogą się równać. Pierwsze połączenia na tej linii już zresztą za nami, włącznie z inauguracyjnym przejazdem specjalnym, który odbywaliśmy naszym wyjątkowym pojazdem – „Powstańcem Śląskim". Muszę przyznać, że zainteresowanie ofertą i reakcje mieszkańców były naprawdę niesamowicie pozytywne. Tego typu działania, obok wielu innych akcji promocyjnych, sprawiają, że zainteresowanie Kolejami Śląskimi z roku na rok jest coraz większe. Wiele wskazuje na to, że łącznie w 2019 roku uda nam się przewieźć prawie 20 mln podróżnych, podczas gdy w 2018 było to ok. 17 mln. Wzrost jest zatem naprawdę zauważalny, liczony w milionach.

Jak wygląda współpraca z pozostałymi operatorami transportu publicznego w regionie, nastawiona na synchronizację rozkładów jazdy i wspólny bilet? Czy Koleje Śląskie uczestniczą w projektach typu park&ride, mających na celu wzrost znaczenia transportu kolejowego?

Zdecydowanie staramy się uczestniczyć w różnego rodzaju projektach łączących różnorakie formy transportu. Warto w tym kontekście pamiętać nie tylko o transporcie drogowym, ale np. o rowerach czy coraz bardziej popularnych hulajnogach. Idealnym systemem wydaje się układ, w którym kolej może stanowić swego rodzaju kręgosłup transportowy pomiędzy poszczególnymi miejscowościami w regionie, a inne środki transportu zapewniają wygodne dotarcie na stację kolejową i przesiadkę na pociąg.

Strategia rozwoju spółki zakłada m.in. unowocześnianie taboru kolejowego. Jakim taborem dysponuje obecnie przewoźnik i jakie są planowane zakupy nowego taboru w przyszłym roku?

Nasz park taborowy to obecnie ok. 60 pojazdów, z czego znakomita większość to w pełni nowoczesne pociągi, zapewniające wszelkie elementy niezbędne do wygodnego podróżowania, jak np. uchwyty na rowery, toalety, gniazdka elektryczne czy rozwiązania dla osób niepełnosprawnych. Jeśli chodzi o kolejne zakupy, to czekamy teraz jeszcze na dwa pojazdy zamówione w bydgoskiej Pesie. Jednocześnie plany dalszych zakupów bądź wynajmu są

przedmiotem analiz wewnątrz spółki i rozmów z Organizatorem Transportu. Większa liczba taboru wydaje się nieodzowna przy założeniu zagęszczania obecnej siatki połączeń i uruchamiania nowych linii.

Proszę wymienić najważniejsze planowane na przyszły rok przedsięwzięcia dotyczące poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania Kolejami Śląskimi.

W tym roku dzięki decyzji obecnego Zarządu Województwa udało nam się sfinalizować zakup bazy przy ulicy Raciborskiej. Wcześniej te obiekty były przez nas dzierżawione od Przewozów Regionalnych, od początku zakładana jednak była możliwość jej wykupu – co w końcu się udało. To dla nas bardzo ważna inwestycja, ponieważ daje nam możliwość kolejnych działań. Mówiąc kolokwialnie – możemy być już pewni, że jesteśmy „na swoim", co z pewnością otwiera nam pole do kolejnych inwestycji w obrębie zaplecza technicznego. W swoich działaniach nie chcemy się jednak skupiać na perspektywie rocznej, lecz planować je w sposób dalekowzroczny. Musimy bowiem pamiętać o tym, że te rozwiązania, które wdrażamy teraz, będą nam służyć przez kolejne lata. Jeśli zatem w tym momencie nie postawimy na innowacyjność, to za kilka lat będziemy dysponować już mało nowoczesnymi systemami. Dlatego jedną z moich pierwszych decyzji na stanowisko prezesa Zarządu Kolei Śląskich było stworzenie długofalowej strategii rozwoju spółki, przewidzianej nawet do 2050 roku.

Komfort i bezpieczeństwo

Z Bogdanem Kondratowiczem, prezesem Kolei Małopolskich rozmawia Marcin Prynda

Jak kształtuje się przyszłość Kolei Małopolskich w dobie rozwoju infrastruktury transportowej w naszym kraju. Jakie płyną z tego korzyści?

Nie będzie zbytnią przesadą jeśli powiem, że obecnie niemal wszystkie linie kolejowe na obszarze województwa małopolskiego, a w szczególności Krakowa stanowią jeden wielki plac budowy. Ograniczenia, będące pochodną prowadzonych prac są mocno odczuwalne przez przewoźników, a w szczególności przez pasażerów. Wydłużenie czasów przejazdu, mniejsza liczba pociągów, konieczność kursowania pociągów drogą okrężną czy liczne opóźnienia, od co najmniej 2 lat stanowią dla nas codzienność. Choć nikomu taka sytuacja nie odpowiada to jednak te przejściowe ograniczenia są niestety koniecznością, aby już niedługo w znaczący sposób poprawiła się jakość podróży koleją. Widzimy w tym naszą szansę na przyciągnięcie kolejnych podróżnych. W dobie rosnących potrzeb transportowych, coraz powszechniejszego zjawiska kongestii nie tylko w samym Krakowie, ale również w innych miastach województwa małopolskiego, a także rosnącego nacisku na kwestie ochrony klimatu i ograniczania ruchu samochodowego, jesteśmy spokojni o rozwój regionalnego i aglomeracyjnego transportu kolejowego. Zakładamy, że przewozy kolejowe będą stopniowo wznawiane i dogęszczane na pozostałych liniach kolejowych, a na tych budowanych - zostaną uruchomione nowe pociągi pozwalające uzyskać dostęp do kolei na terenach "białych plam" na mapie transportowej regionu.

Transport kolejowy dzisiaj to krótszy czas przejazdu, lepsze skomunikowanie miast i regionów, dostosowana infrastruktura oraz zdobycze it. Czy w takim wydaniu kolej może stanowić konkurencję dla transportu samochodowego?

Tylko w takim wydaniu kolej może stanowić realną alternatywę dla mieszkańców regionu. W Kolejach Małopolskich doskonale zdajemy sobie z tego sprawę. Wśród naszej załogi pracują nie tylko pracownicy ruchowi, ale także osoby o wykształceniu transportowym i okołotransportowym. Jesteśmy więc doskonale wyczuleni nie tylko na potrzeby transportowe naszych pasażerów, ale także na wszelkie pozostałe wrażenia, jakich doznają nasi podróżni od momentu planowania podróży w domu, aż do dotarcia do miejsca przeznaczenia. Dlatego też dbamy nie tylko o sensowny rozkład jazdy, ale również o czystość, sprawność pojazdów, poprawne działanie systemu informacji pasażerskiej, czy publikację rozkładów jazdy u wielu dostawców danych.

Jak Koleje Małopolskie dbają o bezpieczeństwo i komfort pasażerów? Jakie działania podejmowane są w celu zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych.

Koleje Małopolskie, jak wszystkie podmioty branży kolejowej, zobowiązane są do opracowania i przestrzegania tzw. księgi SMS, czyli systemu zarządzania bezpieczeństwem (ang. safety management system), który stanowi zbiór procedur postępowania przy realizacji procesu przewozowego. W wieloraki sposób zajmujemy się także czynnym dbaniem o bezpieczeństwo podróżnych. We wszystkich naszych składach zainstalowany jest monitoring obejmujący zarówno wnętrze pojazdu, jak i teren dookoła pociągu. Nasze składy wyposażone są w defibrylatory AED, natomiast załogi pociągowe regularnie biorą udział w szkoleniach zarówno w zakresie udzielania pierwszej pomocy, jak i postępowania w sytuacjach kryzysowych. Dzięki temu nasi podróżni mogą się czuć bezpiecznie.

Jakie są największe wyzwania stojące przed firmą w najbliższych latach?

Przed Kolejami Małopolskimi, jak przed każdą rozwijającą się firmą, stoi wiele wyzwań. Aktualnie jesteśmy w przeddzień budowy hali obsługi pojazdów. Budowa zaplecza technicznego to ogromna operacja logistyczna. Zmieni się bowiem całkowicie sposób obsługi naszych pojazdów, które zaczniemy serwisować, czyścić i naprawiać na własnym terenie zlokalizowanym w pobliżu stacji Kraków Główny. Ponadto, w związku z zaawansowanymi pracami torowymi, spodziewamy się że zarządca infrastruktury odda niebawem do ruchu kolejne linie kolejowe, na których będziemy mogli uruchamiać nowe połączenia. Po zakończeniu remontów infrastruktury planujemy stopniowe rozszerzanie oferty przewozowej. Nasze dotychczasowe doświadczenia pokazują, że wystarczy zaledwie kilka miesięcy od poprawy oferty przewozowej na danej trasie by zanotować bardziej niż proporcjonalny wzrost liczby pasażerów. Aby przewozić ich w komfortowych warunkach konieczne jest radykalne zwiększenie liczby użytkowanych pojazdów. Już dziś, pomimo istniejących utrudnień, na niektórych kursach w szczytach przewozowych na trasie Tarnów - Kraków na pokładzie naszych pociągach podróżuje od 400 do nawet 700 osób. Jesteśmy przekonani, że już w najbliższych latach taka frekwencja będzie stanowić normę. Wzrost liczby połączeń będzie wymagać również kompetentnej kadry - przede wszystkim maszynistów, kierowników pociągów i konduktorów, a także pracowników obsługi technicznej pojazdów. Już dziś podejmujemy stosowne działania samodzielnie prowadząc w ramach naszej spółki szkolenia na maszynistów i kierowników pociągów, a także wspierając odpowiednie profile kształcenia na poziomie szkolnictwa średniego (Technikum Komunikacyjne) oraz wyższego (Politechnika Krakowska).

Wielkopolskie łączą Wielkopolskę

Przez osiem lat funkcjonowania Koleje Wielkopolskie przewiozły ponad 50 milionów pasażerów. W 2018 roku pobito kolejny rekord - z usług samorządowego przewoźnika skorzystało prawie 11 milionów osób. W ciągu jednego z dnia, z Kolejami Wielkopolskimi podróżuje ponad 40 tys. pasażerów. Co zdecydowało o sukcesie przewoźnika?

Początki były bardzo skromne. W czerwcu 2011 roku pierwsze pociągi w barwach Kolei Wielkopolskich wyjechały na tory. Jeździły zaledwie na dwóch liniach: z Leszna do Ostrowa Wielkopolskiego i z Leszna do Zbąszynka. W grudniu tego samego roku uruchomiono połączenie z Poznania do Wolsztyna, potem do Wągrowca i tak stopniowo, w kolejnych latach, poszerzano zasięg. W 2011 roku przewieziono 500 tysięcy pasażerów, a w 2018 roku było ich już…22 razy więcej, a pociągi kursowały na 11 liniach.

Jedzie z nami 50-milionowy pasażer

- Rok 2018 był dla nas rekordowy – mówi Włodzimierz Wilkanowicz, prezes Kolei Wielkopolskich. *- Podróżował z nami wtedy 50-milionowy Pasażer, a po raz pierwszy w historii zbliżyliśmy się do 11 mln przewiezionych osób w ciągu roku. Ponadto był to rok, w którym nastąpiła inauguracja Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, dzięki czemu zwiększono częstotliwość kursowania pociągów. Po kilku latach przerwy, w czerwcu, uruchomiliśmy połączenia na linii Gniezno – Września – Jarocin, które zostały wcześniej zawieszone, a w grudniu przyspieszonymi pociągami połączyliśmy dwa największe miasta Wielkopolski – Poznań i Kalisz.*

Z początkiem 2020 projekt Poznańskiej Kolei Metropolitalnej obejmie kolejne linie, które będą obsługiwane przez samorządowego przewoźnika. Pociągi w ramach PKM-ki Pojawią się w Rogoźnie Wielkopolskim, Gnieźnie oraz Wrześni. Docelowo pociągi w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej mają kursować na wszystkich liniach wychodzących z Poznania, a więc również w kierunku, Leszna i Krzyża. Połączeń będzie przybywać.

Podróżni mają też coraz lepszą ofertę zakupu biletów. Dzięki rozwiązaniu: Bus/Tramwaj/Kolej, na jednym bilecie można podróżować komunikacją miejską i pociągiem. Mając bilet okresowy na karcie PEKA, można w obrębie Poznania podróżować pociągami bez konieczności zakupu biletu kolejowego. Te oferty rzeczywiście cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem. Bilety można kupić przez Internet na stronie www.biletywielkopolskie, aplikacje Sky Cash, mPay w telefonie, są też automaty biletowe zlokalizowane na 13 stacjach oraz wwiększości pociągów elektrycznych. Oczywiście tradycyjnie bilet można kupić w kasie biletowej lub u konduktora.

Koleje Wielkopolskie mają obecnie prawie 60 składów, którymi obsługujemy codzienne połączenia. 34 to składy elektryczne, a 25 – spalinowe. Wkrótce, staraniem Samorządu Województwa Wielkopolskiego, powinno zostać dostarczonych do Spółki dziesięć nowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych – „Elf 2". Składy te są pięcioczłonowe, więc trochę większe od jeżdżących obecnie.

Szybko, bezpiecznie i ekologicznie

Rozwój Kolei Wielkopolskich nie byłby możliwy bez wzorowej współpracy z Samorządem Województwa Wielkopolskiego, zarządcą infrastruktury kolejowej oraz lokalnymi samorządami. Przykładem takiej współpracy jest Wągrowiec, gdzie zmieniła się cała stacja kolejowa, powstał nowy węzeł przesiadkowy. Dworzec w Wągrowcu dostał prestiżową nagrodę dla najciekawszej rewitalizacji dworca w 2018 roku. Trasa Poznań – Wągrowiec przeszła gruntowny remont. Ponadto to właśnie w Wągrowcu powstanie nowoczesny Punkt Utrzymania Taboru. Na infrastrukturę realizowaną w ramach projektu składają się: hala przeglądów o długości 108 m i szerokości 16 m, hala postojowa o długości 96 m i szerokości 20 m, infrastruktura torowa i drogowa, a także punkt tankowania pojazdów

- Oczywiście nie możemy zapominać o pozostałych mieszkańcach Wielkopolski. Równie ważne są odcinki w kierunku Wolsztyna, Zbąszynka, Jarocina, Gniezna i Konina.– mówi Włodzimierz Wilkanowicz, prezes Kolei Wielkopolskich. - W czerwcu 2018 roku PKP PLK zakończyła remont odcinka Września – Konin na trasie w kierunku Warszawy. Wszystko po to by podróżowanie koleją było jeszcze bezpieczniejsze.

Pociągi samorządowego przewoźnika na większości linii jeżdżą 120 km/h, na niektórych nawet szybciej. Przez osiem lat działalności Kolei Wielkopolskich nie zginął żaden pasażer, nikt też nie został ranny.

- Pociągi budowane są w taki sposób, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo - mówi Włodzimierz Wilkanowicz, prezes Kolei Wielkopolskich - *Poza tym jadąc pociągiem, mamy chwilę dla siebie: możemy odpocząć, poczytać książkę. Nie stoimy w korkach, nie tracimy czasu, nie dajemy zakorkować naszych miast, czujemy się z tym dobrze, bo dbamy o środowisko, w którym żyjemy. Paradoksalnie, biernie siedząc w pociągu – aktywnie i świadomie przyczyniamy się do dbania o ekologię. Duży nacisk kładziemy też na obsługę pasażerów niepełnosprawnych, udzielanie pierwszej pomocy. Byliśmy pierwszą koleją w Polsce, która wyposażyła wszystkie swoje pociągi w defibrylatory AED. Zakończyliśmy też szkolenia naszych drużyn z zakresu porozumiewania się językiem migowym.*

WSZYSTKIE POŁĄCZENIA KOLEI WIELKOPOLSKICH
Koleje Wielkopolskie obsługują linie z Poznania w kierunku Wągrowca, Gniezna, Konina, Jarocina, Wolsztyna i Zbąszynka
ORAZ POŁĄCZENIA: Gniezno – Września – Jarocin, Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wielkopolski oraz Leszno – Wolsztyn – Zbąszynek.
*od 15 grudnia Koleje Wielkopolskie realizują połączenia z Poznania do Piły.

Ogniwa wodorowe nadają się do zastosowania w każdym rodzaju pojazdów, napędzanych silnikami elektrycznymi

Ekologiczne paliwo przyszłości

Upowszechnianie pojazdów z napędem elektrycznym ma nam pomóc w rozwiązywaniu problemów ekologicznych, w tym w walce ze smogiem. Ten proces już się zaczął, ale ogromnych trudności przysparza konstruktorom takich aut znaczna masa i ograniczona wydajność baterii. Elektryczne pojazdy wymagają też zbudowania gęstej, globalnej infrastruktury ładowania.

Alternatywą już dziś wdrażaną do różnego rodzaju pojazdów są zasilane wodorem ogniwa paliwowe. Mogą one skutecznie zastąpić baterie – są od nich o wiele lżejsze i efektywniejsze.
Ogniwa wodorowe generują energię elektryczną bezpośrednio na pokładzie pojazdu.
Sam wodór jest nie tyle paliwem, co nośnikiem energii, umożliwiającym jej wygodne i efektywne przechowywanie i transportowanie. Pozwala łatwiej i bardziej ekonomicznie gromadzić energię. Wodór można pozyskiwać bez obciążania środowiska naturalnego z czystych surowców, przy wykorzystaniu energii odnawialnej.

Wodór jest bezpieczny

Owszem, jest gazem łatwopalnym i w połączeniu z powietrzem tworzy wybuchową mieszankę, ale w praktyce stwarza o wiele mniejsze zagrożenie, niż popularny gaz LPG albo benzyna. Ze względu na to, że jest 14-krotnie lżejszy od powietrza, w przypadku rozszczelnienia instalacji natychmiast ulatuje w górę, zanim utworzy niebezpieczną mieszankę.
W przeciwieństwie do benzyny i LPG, nawet w przypadku zapłonu wodór nie powoduje wielkich szkód, ponieważ nie rozlewa się po podłożu. Pali się wąskim, szybko uciekającym ku górze płomieniem, wytwarzającym niewiele promieniowania cieplnego.

Wodór nie tylko w samochodach

Na wodorowej rewolucji mogą skorzystać m. in. żegluga i porty. Do połowy 2019 roku w San Francisco rozpoczną się morskie testy pierwszego w USA statku, zasilanego ogniwami wodorowymi. Water-Go-Round będzie pierwszym na świecie komercyjnym promem z tego rodzaju napędem.
Obecnie żegluga jest odpowiedzialna za 2,2 proc. rocznych emisji gazów cieplarnianych na świecie. Prognozy globalnej emisji dwutlenku węgla przez statki wskazują jednak, że do 2050 roku może ona wzrosnąć do poziomu 10 - 15 proc. Dlatego wodór może odegrać kluczową rolę w przyszłości transportu morskiego. Jego powszechne zastosowanie do 2050 roku może doprowadzić do dekarbonizacji sektora żeglugi aż o 96 proc.
Ogniwa wodorowe nadają się do zastosowania w każdym rodzaju pojazdów, napędzanych silnikami elektrycznymi. Sięgnęła po nie np. francuska kolej SNCF, która zapowiedziała wprowadzenie całego taboru wodorowych pociągów we wszystkich regionach kraju. Pierwsze składy mają pojawić się na torach do 2022 roku, a do roku 2035 roku całkowicie wyprzeć z Francji pociągi napędzane olejem napędowym.

Ciężarówki i auta na wodór

Do obsługi amerykańskich portów w Los Angeles i Long Beach wykorzystywana jest także pierwsza na świecie ciężarówka z napędem wodorowym o mocy ponad 670 KM i 1800 Nm maksymalnego momentu obrotowego. W samochodzie pracują dwa zestawy ogniw paliwowych z Toyoty Mirai. Ładowność ciężarówki wynosi 36 290 kg, a jej zasięg z obciążeniem to ponad 320 km na jednym tankowaniu.
Zaczęło się jednak od samochodów. Pierwszymi seryjnie produkowanymi samochodami elektrycznymi, zasilanym ogniwami wodorowymi, były Hyundai ix35 Fuel Cell i Toyota Mirai (jap. „przyszłość"), zdolna jest pokonać na pełnych zbiornikach dystans od 550 do ok. 700 km. Ich napełnianie wodorem zajmuje ok. 3 min.
Na rynku pojawiło się też kilka innych, zasilanych wodorem modeli, jak Honda FCX Clarity czy Nissan X-Trail FCV i Hyundai Nexo, a ostatnio Mercedes GLC F-Cell. Wodorowa Toyota ma dwa zbiorniki o łącznej pojemności 122 l, mieszczące łącznie 5 kg wodoru, zmagazynowanego pod ciśnieniem 700 barów.
Elektryczny silnik o mocy 154 KM i momencie obrotowym 335 Nm rozpędza Toyotę Mirai w 9 sekund do setki i maksymalnie do prędkości 178 km/h. Jest zasilany ogniwami paliwowymi, generującymi prąd z reakcji wodoru i tlenu w 370 warstwowych ogniwach paliwowych. Pojazd zużywa średnio 0,76 kg wodoru na 100 km. W Europie funkcjonują już duże floty wodorowych sedanów Toyoty, ok. 100 taksówek jeździ po Paryżu, ponad 50 aut w wypożyczalni w Londynie, w Hamburgu 35 takich samochodów wozi pasażerów w serwisie ridesharingowym.

Tankowanie wodoru w Polsce

Sieć stacji tankowania wodoru na świecie szybko się rozrasta. W Europie od kilku lat działa ich już kilkadziesiąt, a wkrótce będzie ich kilkaset.
Wodór po raz pierwszy będzie można zatankować przy rafinerii Grupy Lotos w Gdańsku oraz na stacji LOTOS przy ul. Łopuszańskiej w Warszawie. Wodorowe stacje są częścią projektu Niebieski Szlak, mającego na celu rozbudowę sieci stacji ładowania samochodów elektrycznych.
Zanim powstaną, Lotos rozpocznie produkcję wodoru o bardzo wysokiej czystości (99,999%), niezbędnego do zasilania ogniw paliwowych w samochodach. Taki rodzaj czystego paliwa zapewni daleki zasięg pojazdu (450 km), bez konieczności dodatkowego tankowania wodoru na trasie pomiędzy stolicą Polski a rafinerią w Gdańsku i ograniczy koszty inwestowania w dodatkową infrastrukturę sieci elektroenergetycznych.
Dodajmy, że do 2030 roku także Grupa PGE planuje zbudować 9 stacji tankowania wodoru w Białymstoku, Szczecinie, okolicach Łodzi i Trójmiasta, a także Katowicach, Wrocławiu i Krakowie. Stacje mają powstać wzdłuż przebiegających przez Polskę transeuropejskich dróg, łączących Morze Północne z Bałtykiem i Morze Bałtyckie z Adriatykiem.

Fot. Materiały prasowe

Toyota Mirai może pokonać na pełnych zbiornikach dystans od 550 do ok. 700 km. Ich napełnianie wodorem zajmuje ok. 3 min.

Grupa LOTOS inwestuje w wodór

Pod koniec listopada br. Grupa LOTOS podpisała list intencyjny z Toyota Motor Poland. To kolejny krok pokazujący zaangażowanie spółki w rozwój technologii wodorowych. W poszukiwaniu przyjaznych środowisku rozwiązań koncern z Gdańska należy w Polsce do liderów, m.in. za sprawą projektu Pure H2.

Fot. Grupa LOTOS.

Wodór jako paliwo to nie tylko rzeczywistość dla lotów kosmicznych. To także realne rozwiązanie dla powszechnego transportu, które śmiało może konkurować w dziedzinie paliw alternatywnych nawet z elektrycznym napędem pojazdów. Grupa LOTOS jest zdecydowanym liderem na polskim rynku pod względem produkcji tego gazu, ale także w prowadzeniu prac nad stworzeniem jego dystrybucji.
Chodzi przede wszystkim o projekt Pure H2, którego celem jest uruchomienie sprzedaży wodoru o bardzo wysokiej czystości (99,999%), który mógłby być wykorzystywany przez środki transportu miejskiego. Zakłada on budowę instalacji oczyszczania wodoru oraz stacji sprzedaży i dystrybucji tego paliwa w bezpośrednim sąsiedztwie zakładu Grupy LOTOS, a także 2 punktów tankowania pojazdów w Gdańsku i Warszawie. Zakończenie projektu i możliwość tankowania tego paliwa przewidziane jest na koniec 2021 r.
Polska ma duże możliwości rozwijania transportu opartego na wodorze. Nasze państwo to jeden z największych producentów tego gazu. W kraju nad Wisłą działa obecnie trzech producentów autobusów zasilanych wodorem. LOTOS nie ogranicza się do stworzenia jedynie jego bazy produkcjo-dystrybucyjnej i działa szerzej. Podjęto m.in. współpracę z władzami Gdyni i Wejherowa w zakresie rozwoju komunikacji miejskiej opartej na autobusach wodorowych i dostaw wodoru do napędu tych pojazdów.

LOTOS i Toyota łączą siły

Istotnym elementem w tym procesie jest list intencyjny między Grupą LOTOS a Toyotą Motor Poland. Dotyczy on współpracy intensyfikującej działania nad rozwojem technologii wykorzystania wodoru w transporcie samochodowym. W dokumencie zapisano również objęcie patronatem Toyoty wspomnianych wyżej – pierwszych stacji tankowania wodoru w Polsce. Dzięki współpracy Grupy LOTOS – jednego z liderów rynku paliwowego w Polsce oraz Toyoty Motor Poland zajmującej kluczową pozycję w rozwoju innowacyjnych technologii wodorowych w sektorze motoryzacji, wodoryzacja transportu w kraju może zyskać realny i praktyczny wymiar, odczuwalny dla użytkowników aut.
– *Jako Grupa LOTOS poszukujemy najlepszych partnerów, którzy pozwalają nam rozwijać się technologicznie. O współpracy z marką Toyota myślimy przede wszystkim na dwóch płaszczyznach. Jedną z nich jest wodór, w przypadku którego będziemy budować punkty ładowania samochodów, zaś Toyota jest jednym z dostawców, który te samochody posiada. Chcemy upewnić się, że to, co przygotujemy, będzie spełniało wymogi rynkowe* – mówi Marian Krzemiński, wiceprezes Zarządu Grupy LOTOS ds. inwestycji i innowacji.

Odpowiedzialnie patrząc w przyszłość

Czysty wodór to nie tylko komunikacja. Korzysta z niego branża medyczna, informatyczna oraz przemysł spożywczy. Zapotrzebowanie może być bardzo duże, co rodzi również pytania o bezemisyjne metody pozyskiwania tego gazu. Grupa LOTOS zaangażowała duże środki i włożyła wiele wysiłku, by promować wodór jako powszechne zeroemisyjne paliwo przyszłości. Do tego tematu spółka podchodzi bardzo szeroko, dlatego eksperci Grupy LOTOS cały czas szukają rozwiązań wykraczających poza projekt Pure H2.
Wiele ekspertyz wskazuje wodór jako najbardziej optymalne paliwo przyszłości. Grupa LOTOS, jako spółka Skarbu Państwa, czuje się odpowiedzialna za to, co czeka nas za parenaście, czy też parędziesiąt lat. Działalność i rozwój koncernu bezpośrednio przekłada się na rozwój polskiej gospodarki i bezpieczeństwo energetyczne naszego kraju. Dlatego LOTOS nie tylko nie ogranicza się do zabezpieczenia aktualnej produkcji, ale też w zakresie paliw alternatywnych rozgląda się na rynku bardzo szeroko. Oprócz wodoru koncern inwestuje też w LNG oraz rozwija sieć swoich stacji ładowania pojazdów elektrycznych, czyli tzw. Niebieski Szlak.

Fot. Grupa LOTOS.

Przyspieszyć elektromobilną rewolucję

Z Ministrem Klimatu Michałem Kurtyką, rozmawia Ryszard Żabiński

Podczas Globalnego Forum Elektromobilności stwierdził Pan, że dzięki partnerstwu na rzecz działań w kierunku rozwoju elektromobilności – „DrivingChangeTogether" i globalnej współpracy możemy przyspieszyć elektromobilną ewolucję. Czym jest „DrivingChangeTogether" i w jaki sposób może przyspieszyć rozwój elektromobilności w Polsce?

Należy zacząć od tego, że wyzwania związane z redukcją emisji oraz zanieczyszczeń obejmują wszystkie sektory gospodarki, w tym transport. Odpowiada on za 14% globalnych emisji gazów cieplarnianych. Remedium na ten problem jest właśnie elektromobilność. Polska Prezydencja postanowiła w trakcie COP24 podnieść wagę niskoemisyjnego transportu, a pomóc miała temu właśnie deklaracja DrivingChangeTogether – Katowice Partnership for Electromobility, które współtworzyliśmy wraz z brytyjskimi partnerami. Poprzez wspomnianą deklarację zjednoczyliśmy wokół wspólnych starań najbardziej zainteresowane strony. Porozumienie na poziomie globalnym pomoże przyspieszyć elektromobilną rewolucję, tworząc jeden z konkretnych wymiarów realizacji celów klimatycznych. Już teraz przystąpiły do niego 44 państwa, w tym m.in.: Chiny, Indie i Niemcy. Jednocześnie zaangażowanie Polski w rozwój elektromobilności sięga już2016 r. Mamy więc dużo doświadczeń i sukcesów, którymi możemy się dzielić.Temu właśnie służyło m.in. wspomniane Global e-Mobility Forum, zorganizowane w listopadzie br. w Warszawie. Rozmawialiśmytam o rozwoju elektromobilności, wyzwaniach i potencjalnych szansach. Była to też świetna okazja, żeby pokazać polską perspektywę w tym obszarze –
z czego skorzystało wiele firm obecnych na polskim rynku.

Jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed rozwojem elektromobilności jest budowa odpowiedniej infrastruktury dla pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Jak Pan ocenia stan i tempo rozwoju tej infrastruktury w Polsce?

Infrastrukturę ładowania najlepiej porównać do krwioobiegu, który napędza nasz organizm. Najważniejsze są główne arterie. Jednak stworzenie takiego krwioobiegu wymaga czasu, stąd kraje członkowskie zobowiązały się stworzyć do 2020 r. bazową infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych. Przypomnę tylko, że Polska od 2016 r. zwiększyła 5 krotnie liczbę punktów ładowania i jest ich obecnie już niemal 1700. To bardzo dobry wynik. Dziś można już bez problemu przejechać z Warszawy chociażby do Trójmiasta.
Jestem przekonany, że elektromobilność to szansa dla rozwoju nowych modeli biznesowych, dlatego firmy inwestują w stacje ładowania w salonach dealerskich, czy sklepach spożywczych. Jest to jeden z modeli rozwoju infrastruktury, w którym państwo zapewnia dostępność ładowania na najważniejszych trasach, pozostawiając jednocześnie przestrzeń dla lokalnych inicjatyw biznesowych.

Kiedy Pana zdaniem samochody elektryczne w Polsce staną się konkurencyjne cenowo i pod względem parametrów technicznych z samochodami tradycyjnymi napędzanymi benzyną?

Nie zapominajmy, że prawie połowę kosztów pojazdu elektrycznego stanowią koszty baterii. Jednak od wielu lat ich cena systematycznie spada, choć nadal jest wysoka. Dlatego powołaliśmy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, z którego będą udzielane dotacje na zakup pojazdów elektrycznych. Jednorazowa dopłata to prawie 38 tys. zł dla samochodu o cenie do 125 tys. zł. Dzięki naszemu dofinansowaniu zakup samochodu elektrycznego stanie się jeszcze bardziej opłacalny.

Polska jest największym producentem i eksporterem autobusów elektrycznych w Unii Europejskiej. Jak to się przekłada na rozwój elektromobilności w transporcie publicznym w Polsce?

Od 2016 r. liczba elektrycznych autobusów wykorzystywanych w polskich miastach wzrosła aż 11 krotnie! Już teraz 250 pojazdów tego typu jeździ po ulicach24 miast. Skok jakościowy i ilościowy widać na pierwszy rzut oka. W mijającym roku polskie firmy wyprodukowały ich już prawie 300. Dodatkowo nasz polski prototyp został wyróżniony nagrodą Bus of The Year, co pokazuje, że mamy nie tylko ogromny potencjał na rynku wewnętrznym, ale także eksportowym. Jesteśmy obecnie liderem w Unii Europejskiej pod względem eksportu autobusów elektrycznych.

Jak Pan ocenia tempo rozwoju carsharingu w dużych miastach w Polsce?

Myślę, że to interesujące rozwiązanie w zakresie rozwoju transportu. Już teraz około 17% pojazdów elektrycznych w Polsce jest wykorzystywanych w ramach car-sharingu. To świetny wynik, patrząc na inne kraje europejskie. Poza tym współdzielenie obejmuje też elektryczne rowery, hulajnogi i skutery. Każdy miesiąc przynosi informacje o kolejnych miastach zainteresowanych tego typu usługami. Być może elektryczny sharing zostanie – obok elektrycznych autobusów – drugą polską specjalizacją na rynku elektromobilności? Trzymam za to kciuki.

Lasy Państwowe stawiają na elektromobilność i ochronę klimatu

Lasy Państwowe realizują wiele przedsięwzięć na rzecz ochrony klimatu. Wykonują je poczynając od swojej statutowej działalności tj. ochrony ekosystemów leśnych, sadzenia lasów, dodatkowo poprzez całe spektrum projektów rozwojowych takich jak np. Leśne Gospodarstwa Węglowe, promocja budownictwa drewnianego, czy termomodernizacja budynków LP.

Najbardziej kompleksowy i interdyscyplinarny pod tym względem jest projekt „Las energii". Lasy Państwowe miały okazję go zaprezentować podczas Global e-Mobility Forum, który odbył się 21 listopada na Stadionie Narodowym w Warszawie. Było to pierwsze w Polsce wydarzenie o tak wysokiej randze dedykowane elektromobilności.

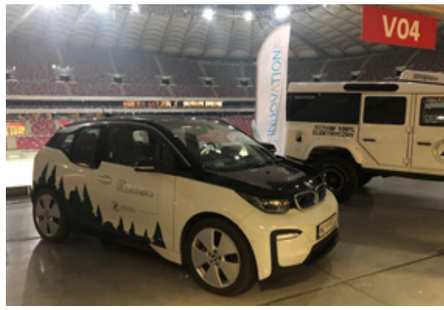
„Las energii" na Global e-Mobility Forum

Forum zainaugurował Prezes Rady Ministrów Mateusz Morawiecki. W konferencji, która została zapowiedziana w trakcie ubiegłorocznego Szczytu Klimatycznego w Katowicach COP24, wzięli udział sygnatariusze deklaracji „Driving Change Together — Katowice Partnership for Electromobility", czyli przedstawiciele 44 państw, w sumie ponad 500 przedstawicieli administracji, ekspertów i praktyków rynku elektromobilności. Organizatorem wydarzenia była polska Prezydencja 24. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu oraz Ministerstwo Klimatu, we współpracy z PSPA.

Obecność Lasów Państwowych na Forum wzbudziła duże zainteresowanie odwiedzających. Na stoisku zostały zaprezentowane materiały informacyjne projektu „Las Energii", ukazujące zaangażowanie LP w elektromobilność i inne pola działalności społecznie odpowiedzialnej. Ciekawym uzupełnieniem stoiska była strefa ekspozycyjna na promenadzie stadionu, gdzie obok elektrycznego samochodu z floty LP, stanął, testowany przez leśników, elektryczny samochód terenowy „Sokół" oraz osobiste pojazdy taktyczne „Ryś".
W ramach Forum odbyły się sesje warsztatowe i spotkania grup roboczych, poświęcone wymianie dobrych praktyk, które skutecznie sprzyjały rozwojowi elektromobilności na światowych rynkach. W jednej z takich grup „The most effective strategies for development of e-Mobility" wziął udział przedstawiciel Lasów Państwowych – prezentację nt. elektromobilności w Lasach Państwowych wygłosiła Olga Buczyńska z Centrum Informacyjnego Lasów Państwowych.
Podczas wydarzenia premierę miał także najnowszy raport podsumowujący projekt pilotażowy testowania samochodów elektrycznych we flocie LP pt. „Elektromobilność w praktyce Lasów Państwowych". Opracowanie zostało przekazane Michałowi Kurtyce, Ministrowi Klimatu.

Auta elektryczne sprawdziły się w Lasach Państwowych

W ramach promocji elektromobilności Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, w sierpniu 2018 roku rozstrzygnęły przetarg na zakup pojazdów elektrycznych. W wyniku postępowania flota LP została uzupełniona o 15 sztuk osobowych BMW i3 oraz 1 egzemplarz dostawczego Nissana e-NV200. Przez wiele miesięcy był to największy przetarg na dostawę pojazdów całkowicie elektrycznych ogłoszony w Polsce. Rozstrzygnięty przetarg miał charakter pilotażowy –wpisywał sie w strategie społecznej odpowiedzialności, wdrażaną przez Lasy Państwowe. Jego celem było uzyskanie niezbędnej wiedzy w zakresie warunków eksploatacyjnych, technicznych i kosztów związanych z użytkowaniem pojazdów elektrycznych. Na bazie tych doświadczeń będą podejmowane analizy w kierunku dalszej elektryfikacji floty LP.
Samochody z napędem elektrycznym wykorzystywane są do celów administracyjnych, pokonują trasy miedzy siedzibami Dyrekcji Regionalnych LP a siedzibami nadleśnictw. W ciągu pierwszego roku eksploatacji przejechano tymi samochodami 141 035 kilometrów na co zużyto 22 352 kWh energii elektrycznej, czyli tyle ile wynosi szczytowe zużycie energii elektrycznej w ciągu jednej godziny przez pociągi warszawskiego metra. Używając tych ekologicznych samochodów zaoszczędzono 20,5 tony $C0_2$ w porównaniu do przejechania podobnego dystansu samochodami spalinowymi podobnej klasy. Przy okazji zorganizowano ponad 100 wydarzeń edukacyjnych w całym kraju, podczas których prezentowane były pojazdy i promowana zeroemisyjna technologia w transporcie.
Oprócz zerowej emisji w miejscu użytkowania, wśród atutów tych aut należy wymienić cichą pracę układu napędowego, wysoki poziom niezawodności, a także mniejsze zagrożenie wyciekami. Planowe uzupełnianie energii w akumulatorach litowo-jonowych pojazdów nie przysparzało użytkownikom większych problemów.
Oferowany przez pojazdy zasięg w granicach 150-200 km okazał się wystarczający do realizacji zaplanowanych zadań przewozowych. Samochody elektryczne pełniły także istotne funkcje promocyjne, kreując wizerunek podmiotu zaangażowanego w ochronę środowiska.



Specyfika pracy pozwalała niejednokrotnie na doładowanie pojazdu w czasie wykonywania zadań w jednostkach Lasów Państwowych. Taki stan rzeczy pozwolił na ograniczenie wizyt na stacjach szybkiego ładowania, co miało wpływ na niższe koszty eksploatacji, wydłużoną żywotność pakietu baterii.
Wszystkie pojazdy eksploatowane w ramach projektu realizowały założone zadania służbowe nie ograniczając mobilności pracowników, co więcej, wpływając pozytywnie na komfort podróży.
Analizy wykonane podczas realizacji projektu wykazały, że auta elektryczne już dzisiaj mogą stanowić alternatywę dla pojazdów konwencjonalnych. Decyzja o wprowadzeniu do obsługi pojazdów elektrycznych musi być poprzedzona szeregiem dodatkowych badan. Podejmując decyzje o elektryfikacji floty, należy uwzględnić wszystkie czynniki ekonomiczno-finansowe, w tym m.in. nakłady inwestycyjne, koszty eksploatacyjne i koszty zewnętrzne.

Elektromobilny i innowacyjny Rzeszów

Z Tadeuszem Ferencem, prezydentem Rzeszowa rozmawia Marcin Prynda

W tym roku na rzeszowskie ulice wyjechały pierwsze autobusy elektryczne. Jakiego nakładu wymagało to od miasta? Jakie są korzyści płynące z zakupu tego typu autobusów?

Dziesięć pierwszych autobusów elektrycznych rozpoczęło w tym roku regularne kursy. Koszt zakupu wynosił ponad 30 mln zł, ale w 85 proc. był dofinansowany przez Unię Europejską. Obsługują one na razie dwie linie, natomiast oczywiście to nie koniec. W ramach porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, do końca 2023 r. do Rzeszowa przyjadą co najmniej 2 autobusy elektryczne (10 i 18-metrowy), a także 1 autobus 10-metrowy, którego energia do napędu pochodzić będzie z pokładowych wodorowych ogniw paliwowych. Cały czas staramy się, aby poprawiać jakość powietrza w mieście. Autobusy elektryczne, w przeciwieństwie do autobusów spalinowych, nie zanieczyszczają powietrza. Poza tym gwarantują zdecydowanie lepszy komfort jazdy. Podczas przejazdu nie słychać silnika, co w autobusach spalinowych, jest dość uciążliwe. Inwestujemy nie tylko w autobusy elektryczne, ale także te napędzane gazem ziemnym. Obecnie posiadamy 68 autobusów gazowych, ale ich flota systematycznie się powiększa. W listopadzie br. podpisaliśmy umowę z firmą Autosan na dostawę kolejnych 60 autobusów tego typu.

Jakie inne innowacyjne rozwiązania, nie tylko w dziedzinie komunikacji, są wdrażane w Rzeszowie?

Jeśli chodzi o komunikację, pracujemy również nad wprowadzeniem pierwszego autobusu autonomicznego. Rzeszów jako pierwsze miasto w Polsce wprowadził innowacyjne i nowoczesne wiaty przystankowe klimatyzowane latem i ogrzewane zimą, których zasilanie wspomagają ogniwa fotowoltaiczne, co obniża koszty ich eksploatacji. Jako elementy szklane (wypełnienie ścian i dachu) zastosowano szyby zespolone wykonane z laminowanego szkła hartowanego. Na dachu i w gablocie na rozkłady jazdy umieszczone jest oświetlenie LED.

Nieustannie rozwijamy w Rzeszowie temat elektromobilności. Jeszcze w tym roku uruchomiona zostanie wypożyczalnia samochodów elektrycznych. Współpracujemy z PGE nad budową stacji ładowania tego typu pojazdów. Docelowo ma ich być 100, a kilka już zostało uruchomionych. Idea smart city jest także wdrażana w edukacji. W ubiegłym roku podpisaliśmy umowę z firmą Microsoft. Współpraca ma na celu polepszenie warunków i sposobu nauczania we wszystkich rzeszowskich szkołach poprzez wprowadzenie najnowszych rozwiązań informatycznych zarówno w obszarze nauczania jak i zarządzania placówkami. Od października 2018 r. każdy z 3600 nauczycieli oraz 30 tysięcy uczniów wszystkich szkół publicznych w Rzeszowie uzyskał bezpłatny dostęp do oprogramowania Office 365 oraz prawo do jego instalacji na 5 komputerach, 5 tabletach oraz 5 smartfonach. Oprócz tego, dzięki współpracy Urzędu Miasta z Microsoft, uczniowie rzeszowskich szkół będą mogli (w ramach zajęć pozalekcyjnych) rozpocząć naukę programowania.

Jakie inwestycje były dla miasta najważniejsze w ostatnich latach?

Na pewno najważniejszymi inwestycjami jest rozbudowa infrastruktury drogowej w Rzeszowie. Oprócz tego, że udało nam się rozbudować wszystkie drogi wylotowe do 4 pasów ruchu, to cały czas pracujemy nad poprawą dróg w mieście. Jednak nie skupiamy się wyłącznie na drogach. Bardzo ważną inwestycją była przebudowa Dworca Lokalnego. To jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu w Europie. Ściany zewnętrzne budynku są pokryte fasadą wentylowaną z okładzinami w postaci modułów fotowoltaicznych oraz żaluzjami fotowoltaicznymi. Zaletą takiego rozwiązania jest możliwość produkcji energii elektrycznej na potrzeby budynku obsługi podróżnych. W zadaszeniach płyty dworca zastosowane są również moduły fotowoltaiczne produkujące energię elektryczną na potrzeby urządzeń znajdujących się na Dworcu Lokalnym takich jak np. Tablice Informacji Pasażerskiej czy biletomat.

Odkryj muzyczną stolicę Roztocza

Z Grzegorzem Dominikiem, Burmistrzem Miasta i Gminy Narol, rozmawia Radosław Nosek

Gdy w 2018 roku obejmował Pan stanowisko burmistrza, stan finansowy gminy nie był najlepszy, zadłużenie wynosiło około 11 mln złotych, często wkład własny na kolejne inwestycje pokrywany był z kredytów. Jak obecnie wygląda sytuacja finansowa Gminy?

Sytuacja finansowa Gminy nie jest najlepsza, obecnie zadłużenie jest na poziomie około 16 mln złotych. Spowodowane jest to tym, że mój poprzednik przed odejściem podpisał niekorzystną umowę na realizację przebudowy oczyszczalni ścieków w miejscowości Ruda Różaniecka gdzie w roku obecnym musieliśmy zabezpieczyć nasz wkład na tę inwestycję, na poziomie 5 mln zł. Aby uzyskać te środki musieliśmy wyemitować obligacje.
Systematycznie przyglądam się funkcjonowaniu urzędu oraz wszystkim podległym instytucjom staramy się ograniczać koszty gdzie tylko to możliwe, ale jeszcze bardzo wiele jest do zrobienia. Mimo wszystko, nie siedzimy bezczynnie i staramy się realizować wyznaczone cele, na które pozyskujemy dotacje z różnych źródeł.

Jakie priorytetowe inwestycje udało się Panu przeprowadzić od 2018 roku?

Wybudowaliśmy ponad 11 km nowych dróg na terenie gminy, zbudowaliśmy parking w miejscowości Lipsko, zamontowaliśmy panele fotowoltaiczne na 6 obiektach użyteczności publicznej za 1 230 000 złotych, w 4 miejscowościach powstały otwarte strefy aktywności za 150 000 złotych, otworzyliśmy dzienny dom pobytu seniora w miejscowości Jędrzejówka, otrzymaliśmy dofinansowanie na budowę hali sportowej przy szkole podstawowej w Łukawicy.
W styczniu ogłaszamy przetarg na tę budowę, planowana wartość zadania wynosi 2,4 mln zł. Otrzymaliśmy dofinansowanie na zakup lekkiego wozu strażackiego za 300 tys. zł, kupujemy obecnie busa do Środowiskowego Domu Samopomocy w Lipsku za 180 tys. zł, dokonaliśmy termomodernizacji świetlicy wiejskiej w Płazowie za ponad 100 tys. zł. W Płazowie również, wraz z budową oczyszczalni realizowana była kanalizacja – wartość tego zadania wynosi 4 mln zł. Remontowana jest też zabytkowa cerkiew w Woli Wielkiej, w tym roku wydaliśmy na ten cel 100 tys. zł. Wydana też została decyzja na budowę obwodnicy Narola.
W przyszłości planuję rozbudowę infrastruktury sportowej nowoczesnej bazy ze stadionem, w której moglibyśmy przyjmować zawodników z klubów z całej Polski.
Planujemy budowa kąpieliska i basenu zewnętrznego, rozbudowę tras rowerowych które zimą były by wykorzystywane do narciarstwa biegowego.
Chciałbym wprowadzać elementy Smart City, między innymi w oświetleniu ulicznym, nowoczesne liczniki na poboru wody, rozwijać odnawialne źródła energii, usprawnić obsługę urzędu. Ważna jest też prywatyzacja dowozów uczniów do szkół, wprowadzenie komunikacji dla mieszkańców, aby z odległych wiosek mogli swobodnie dostać się do Narola.

Na początku kadencji zapowiadał Pan, że Gmina stanie się najbardziej przyjazna dla przedsiębiorców w powiecie lubaczowskim i zacznie ją odwiedzać o wiele więcej turystów. Jak udaje się Panu realizować te cele?

Pierwszy rok bardzo szybko minął, był to okres, w którym przyglądałem się wielu sprawom i działaniom na terenie gminy. Diagnozujemy problemy i staramy się je rozwiązywać. Ogromną bolączką, która hamuje nasz rozwój jest słaba infrastruktura drogi wojewódzkiej 865 Jarosław – Bełżec, która łączy nas z drogą S17 w województwie lubelskim i autostradą A4. Remont tego odcinka drogi jest naszą szansą na rozwój. Promujemy się coraz bardziej pod kątem turystycznym – organizujemy rajdy rowerowe wykorzystując dostępną infrastrukturę po drogach leśnych i lokalnych.
Niemal połowa powierzchni gminy znajduje się w obrębie Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego oraz Puszczy Solskiej. Gmina przyciąga gości nie tylko ciszą, nieskażoną przyrodą, siecią szlaków i ścieżek turystycznych oraz tras rowerowych, ale również bogatą ofertą imprez kulturalnych i muzycznych. Gmina Narol nazywana jest Kameralną Muzyczną Stolicą Roztocza.
Jarmark Galicyjski w drugim tygodniu lipca,

Narolska Majówka w majowy weekend, Festiwal Art sof Narol w drugim tygodniu września, czy całoroczny cykl koncertów Narolskie Spotkania podkreślają niezwykłość tego urokliwego miejsca na Roztoczu.
W narolskiej gminie działają rodzime zespoły taneczne, wokalne, chóry oraz teatr.
Na terenie gminy wytyczone zostały ścieżki rowerowe o długości 120 km – po części uzupełniające, po części alternatywne dla tras „Szlaków Pogranicza". Wytyczono je w ostatnich latach z inicjatywy samorządu. Sześć tras poprowadzono w sposób umożliwiający jazdę w obu kierunkach, drogami o niewielkim ruchu samochodowym, przebiegającymi jednocześnie przez urokliwe tereny parków przyrody. Każda z nich, poza jedną, zaczyna się i kończy w Narolu. Przez gminę przebiega obszerny fragment Wschodniego Szlaku Rowerowego GREEN VELO.
Narol jest wysoko cenionym w regionie zagłębiem wędliniarskim. Rodzimi producenci wędlin trzymają się ściśle wieloletnich procedur opartych na ekologicznej i naturalnej produkcji wędliniarskiej. Warto odwiedzić Narol w czasie majowego Międzynarodowego Konkursu Nalewek oraz lipcowego Cesarsko-Królewskiego Jarmarku Galicyjskiego – Dni Narol.
W najbliższym czasie rozpoczniemy cykl szkoleń dla naszych przedsiębiorców, chcemy wspomóc ich w możliwości pozyskiwania dotacji zewnętrznych oraz stwarzać dogodne warunki do rozwoju firm. Nie mamy rozbudowanego przemysłu, będąc gminą roztoczańską naszymi walorami naturalnymi jest przyroda i staramy się wprowadzać zrównoważony rozwój.

Pomagamy efektywnie inwestować w zieloną energię

Z Grzegorzem Bilińskim, Dyrektorem Zarządzającym firmy Axpo Polska Sp. z o.o., rozmawia Marcin Prynda

Grupa Axpo jest jednym z największych wytwórców energii w Szwajcarii. Proszę przedstawić skalę działalności Axpo Polska – jak wielu macie klientów i jakie są to przedsiębiorstwa?

Axpo w Polsce ma już 15 tys. klientów z czego większość to małe i średnie przedsiębiorstwa, ale również najbardziej rozpoznawalne marki międzynarodowe. Naszą specjalnością od początku jest jednak odbiór energii ze źródeł odnawialnych - pomagamy inwestorom w zabezpieczeniu przychodów w taki sposób, by mogli utrzymać długoterminowe finansowanie banków i instytucji finansowych. Dajemy im gwarancję przychodu, która jest akceptowalna dla banków.

Dlaczego warto inwestować w energię odnawialną?

Bo jest to po prostu opłacalne. Przy małych instalacjach domowych, stopa zwrotu może wynieść powyżej 15% rocznie. Szacuje się, że duże instalacje fotowoltaiczne czy wiatrowe są opłacalne przy cenie energii elektrycznej na poziomie ok. 200 zł/MWh, cena obecnie osiągalna na Towarowej Giełdzie Energii to 240-250 zł/MWh, gdzie podczas aukcji ostatnio kształtowała się na poziomie 170 - 230 zł/MWh. Problem polega na tym, że na giełdzie można zabezpieczyć cenę na rok, maksymalnie 2 lata do przodu, a w systemie aukcyjnym na 15 lat, ale nie wszyscy mogą się zakwalifikować. I tutaj złotym środkiem jest Axpo. Możemy zabezpieczyć cenę energii dla naszych klientów nawet do 10 lat. Jesteśmy realną alternatywą dla aukcji i to w oparciu o ceny rynkowe energii.

Jakie są warunki funkcjonowania producentów energii odnawialnej na polskim rynku?

Zabezpieczenie wszystkich rodzajów ryzyka wymaga partnera na odpowiednim poziomie. Przede wszystkim, od dwóch stron wymagany jest profesjonalizm, wnikliwe zidentyfikowanie źródeł ryzyka i zrozumienie, która strona za co odpowiada. Dlatego w przypadku dużych instalacji naszymi klientami są głównie profesjonalne fundusze inwestycyjne. Małe instalacje domowe, nie wymagają kompleksowego zrozumienia warunków funkcjonowania tego rynku, gdyż bronią się one małą skalą i wykorzystaniem energii na własne potrzeby.

Axpo Polska zapewniając dostawy energii i gazu ziemnego dla swoich klientów pomaga im jednocześnie obniżać koszty energii. W jaki sposób tworzone są takie plany dostaw?

Będzie to zależne od wielkości przedsiębiorstwa. W przypadku dużych (przemysłowych) klientów jest to kontraktacja. Typowym sposobem kontraktacji w Polsce jest organizowanie przetargu, gdzie 4-5 dostawców oferuje stałą cenę energii, która jest oparta o aktualne kwotowania rynkowe. Czy podjęcie tu i teraz decyzji o (stałej) cenie na najbliższe 3 lata jest optymalne? To zależy - może to być niefortunny lub wyjątkowo dobry dzień. Dlatego ci, którzy zarządzają ryzykiem i zdają sobie sprawę z tego, że uśrednianie cen (szczególnie takich, które są oparte o rynek) nie powinno być uzależnione od procesu administracyjnego (jak przetarg), a stanowić wypadkową paru momentów decyzyjnych. Ważne jest, aby mieć wybór. Przykładowo, osoba zarządzająca energią w firmie, powinna mieć możliwość podjęcia decyzji, że chce 60% energii zabezpieczyć w jednej cenie, a pozostałe 40% w innym okresie, po innej cenie. Inna osoba może przewidywać, że cena energii w przyszłym roku spadnie i nie chce mieć stałej ceny, tylko być rozliczona przez cały okres po cenie rynkowej. Propozycją Axpo jest właśnie nieuzależnienie klienta od stałej ceny. Dajemy w każdym momencie możliwość podjęcia decyzji, aby zdecydować się na stałą cenę lub jej w ogóle nie mieć i być rozliczanym po cenie rynkowej.
Rozmawianie o zmniejszeniu kosztów energii elektrycznej powinno się raczej sprowadzać do dziedziny efektywności energetycznej, czyli tego jakie inwestycje dana firma może podjąć w celu redukcji swojego zużycia. Tutaj wchodzimy w aspekt techniczny, gdzie Axpo może pomóc, jednak nie jest to główny obszar naszej działalności. W przypadku firm z sektora MSP należy obniżyć koszty energii przez ich odpowiednie zdefiniowanie. Na zmniejszenie opłat wpływa optymalizacja dystrybucji, ustalona cena energii elektrycznej, inteligentne zużycie,

Fot. Axpo Polska

Pomagamy inwestującym w zieloną energię w zabezpieczeniu przychodów w taki sposób, by mogli utrzymać długoterminowe finansowanie banków i instytucji finansowych – mówi Grzegorz Biliński.

możliwość wytwarzania energii z odnawialnego źródła oraz tego, o czym nie możemy zapomnieć w całym równaniu, wiarygodność Twojego dostawcy bądź sprzedawcy energii i pewność, że nie podniesie uzgodnionej ceny. W tym aspekcie Axpo nie jest gołosłowne, gdyż w zeszłym roku było jedną z kilku firm na rynku, która nie podniosła wcześniej ustalonej ceny swoim klientom. Co więcej, zainwestowaliśmy swoje środki w to, by proaktywnie poinformować klientów o wymaganiach rządowego programu do uzyskania niższych cen niż te uzgodnione w kontrakcie.

Jakie znaczenie w działalności Axpo Polska mają rozwiązania proekologiczne?

Wspieramy inwestorów źródeł odnawialnych oraz małe i średnie przedsiębiorstwa promując świadomość i upraszczając kompleksowość czegoś tak fundamentalnego jak energia, zaczynając od nas samych.
W naszym biurze mobilizujemy specjalnymi programami do ekologicznych przyjazdów do pracy na rowerach. Zapewniliśmy też pracownikom dostęp do bezpłatnych hulajnóg elektrycznych. Ja sam od kiedy mieszkam w Polsce (a będzie to już 5 lat), przyjeżdżam do pracy na moim rowerze. Szczególnie zimą, udowadniając tym samym niedowiarkom, że da się przejechać 5 km do pracy nawet o tej porze roku.

Koncerty organowe
w Sali Głównej NFM
Organ concerts at the NFM Main Hall

Stajemy się koleją dużych inwestycji

Rozmowa z Markiem Chraniukiem, prezesem PKP Intercity S.A.

Podczas Kongresu Kolejowego w Warszawie był Pan uczestnikiem debaty „Integracja europejskiej sieci kolejowej". Jakie najważniejsze wnioski płyną z tej debaty?

Rosnące zainteresowanie zagranicznymi podróżami koleją to tendencja widoczna w całym naszym regionie. Jako PKP Intercity w ciągu pierwszych trzech kwartałów 2019 r. przewieźliśmy ponad 1,1 mln pasażerów przy 1,4 mln w całym 2018 r., ruch międzynarodowy odpowiada już za ok. 3% przewozów spółki. Dziś z Polski można dostać się koleją do 22 krajów. Chcemy tą ofertę konsekwentnie rozwijać we współpracy z partnerami z państw ościennych. Tam również dostrzega się ogromny potencjał kolei jako transportu przyszłości – bezpiecznego, komfortowego i ekologicznego, co przyciąga kolejnych pasażerów. Naszym zadaniem jest ten potencjał maksymalnie wykorzystać.

W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku z usług PKP Intercity skorzystało ponad 36,7 mln pasażerów, czyli niemal 2 mln osób więcej niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Czy tą, wysoką dynamikę uda się utrzymać w skali całego 2019 roku?

Ten świetny wynik, a także dające się zaobserwować wysokie zainteresowanie usługami spółki od początku czwartego kwartału, pozwalają zakładać, że przed nami kolejny rekordowy rok. W całym 2018 r. PKP Intercity przewiozło ponad 46,1 mln pasażerów, czyli o 8% niż rok wcześniej. Z kolei odnosząc się do 2015 roku, przewozy pasażerskie w 2018 r. były prawie o 50% wyższe przy wzroście pracy przewozowej o 34%. W tym roku spodziewamy się że uda nam się przekroczyć liczbę 49 mln pasażerów.

Jakie działania podjęła Spółka w 2019 roku, które zwiększyły komfort podróżowania koleją?

W naszym przekonaniu podróż zaczyna się na długo przed wejściem do pociągu. Pierwszym etapem jest zakup biletu, dlatego oferujemy klientom możliwość nabycia go wielokanałowo, od intuicyjnej strony www, przez tradycyjne kasy, po aplikacje mobilne. Jedną z ostatnich zmian jest wprowadzenie wizualizacji wybieranego miejsca, dzięki czemu pasażer wie dokładnie, w którym miejscu w pociągu będzie siedział. Do tego dochodzą takie ułatwienia jak wprowadzenie honorowania aplikacji mObywatel, a także liczne udogodnienia w samych pociągach. Konsekwentnie wprowadzamy takie rozwiązania jak przedziały przyjazne rodzinom, gniazdka elektryczne, wygodne fotele czy usługa bezprzewodowego internetu obecna we wszystkich dostępnych pojazdach Pendolino, Dart, Flirt i ponad 280 wagonach PKP Intercity.

Od 9 grudnia 2018 r., pasażerowie kolei w Polsce mogą korzystać ze Wspólnego Biletu. Jak Pan ocenia efekty wdrożenia takiego rozwiązania?

Wprowadzenie Wspólnego Biletu było ogromnym wyzwaniem ze względu na liczbę podmiotów zaangażowanych w ten projekt. To korzystne rozwiązanie tak z perspektywy pasażera, jak i przewoźników – pozwala łatwiej zaplanować podróż, a dzięki taryfie degresywnej obniżyć jej koszt, co ma pozytywnie wpłynąć na koniunkturę i zainteresowanie pasażerów podróżami koleją.

Jaka będzie wartość inwestycji taborowych w 2019 roku w ramach programu „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji". Czy jest to największy w historii spółki program inwestycyjny?

Program „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji" to zdecydowanie jeden z kamieni milowych w rozwoju spółki. Warty 7 mld zł program obejmuje m.in. modernizację obecnego i zakup nowego taboru. Po jego zakończeniu w 2023 r. tabor PKP Intercity będzie w 80% nowy lub zmodernizowany, w 94% pociągów pasażerowie skorzystają z klimatyzacji, a w co najmniej 77% także z bezprzewodowego internetu. Ponadto w każdym pociągu przewidziana będzie przestrzeń przystosowana dla osób poruszających się na wózkach, co ma czynić kolej jeszcze bardziej dostępną.
Z kolei z dostępnością utożsamiamy nie tylko regularnie rosnącą liczbą miejscowości, w których zatrzymują się nasze pociągi, ale i rozwiązania, które pozwalają

wygodnie podróżować wszystkim grupom pasażerom - osobom z niepełnosprawnościami, seniorom, całym rodzinom.
To z myślą o pasażerach inwestujemy m.in. w nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne. Tylko w ostatnich miesiącach podpisaliśmy wartą 275 mln zł brutto umowę na modernizację 14 jednostek ED74 czy warty ponad 1 mld zł kontrakt na dostawę 12 fabrycznie nowych jednostek typu Flirt. Ponadto program obejmuje m.in. modernizację 700 i zakup 185 nowych wagonów, a także zakup 118 lokomotyw elektrycznych i modernizację blisko 200 lokomotyw elektrycznych i spalinowych.

Proszę przedstawić najważniejsze planowane przedsięwzięcia Spółki w 2020 roku. Czy zakładany jest dalszy wzrost liczby przewożonych pasażerów?

Naszym priorytetem jest czynienie kolei jeszcze bardziej komfortową i bezpieczną, będącą pierwszym wyborem pasażerów. Mamy świadomość, że to dwa podstawowe czynniki, które wpływają na satysfakcję podróżnych. Do tego niezbędny jest nowoczesny tabor oraz odpowiadające najwyższym standardom zaplecze techniczne. Dlatego też planujemy dalej konsekwentnie realizować program „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji", by jak najlepiej wykorzystać powrót pasażerów do kolei. Chcemy utrzymać wysokie zainteresowanie usługami PKP Intercity, by zachować tendencję wzrostową dotyczącą liczby przewożonych pasażerów także w kolejnych latach.

Emerytura nie tylko z publicznych funduszy

Z prof. Gertrudą Uścińską, Prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, rozmawia Marcin Prynda

Prof. Gertruda Uścińska, prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych była gościem IV Forum Przemysłowego w Karpaczu. „Kapitał Polski" poprosił Panią Profesor o wypowiedź dotyczącą sytuacji finansowej Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

Prof. Gertruda Uścińska, prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych: Sytuacja finansowa Funduszu Ubezpieczeń Społecznych jest bardzo dobra. Wynika to z korzystnej sytuacji gospodarczej Polski, rosnących wynagrodzeń i znacznej liczby płatników składek. Mamy ich już 2,7 mln, a więc osiągnęliśmy poziom nienotowany po 1998 roku, a więc od czasów transformacji gospodarczej. Mamy do czynienia z uproszczeniem systemu poboru składek, a także jego uszczelnieniem. Nie do pomyślenia jest już sytuacja, w której występuje duża liczba osób nie płacących składek. Znaczący wpływ na kondycję Funduszu Ubezpieczeń Społecznych miała również reforma e-składki, polegająca m.in. na nadaniu płatnikom indywidualnych numerów rachunków składkowych, na które składki opłacane są jednym prostym przelewem.
Sukcesem zakończyło się także wprowadzenie elektronicznych zwolnień, tzw. e-ZLA. Wymagało to znaczących zmian na Platformie Usług Elektronicznych, ale także przekonania lekarzy do korzystania z tego rozwiązania. Dzięki wprowadzeniu elektronicznych zwolnień, ubezpieczeni, pracodawcy oraz Zakład Ubezpieczeń Społecznych uzyskali natychmiastowy dostęp do informacji o wystawieniu zwolnienia lekarskiego. Umożliwia to szybką analizę kosztów i przyczyn absencji, ale także przygotowanie polityki prewencyjnej i prozdrowotnej.
Chcemy na szerszą skalę wprowadzać do ZUS nowoczesne rozwiązania informatyczne, automatyzację. Wszystko po to, aby usprawnić obsługę płatników składek. Myślimy o wprowadzeniu aplikacji mobilnych, które odciążą klientów od wykonywania niektórych czynności. Nie chodzi nam jednak tylko o aplikację mobilną czy płatności elektroniczne składek, ale też o oprogramowanie wykorzystujące sztuczną inteligencję, które usprawni pracę naszej instytucji.
Dobra sytuacja FUS pozwoliła w 2018 roku sfinansować trzynastą emeryturę bez zaciągania dodatkowych zobowiązań. W przyszłym roku również jesteśmy w stanie sfinansować wszystkie ujęte w planie zobowiązania.
Wprawdzie bieżąca sytuacja FUS jest pomyślna, to jednak zdajemy sobie sprawę z wyzwań demograficznych i wynikających z rynku pracy, które mogą się pojawić w dłuższym okresie. Ważnym problemem jest stopniowy spadek stopy zastąpienia. Pięć lat temu wynosiła ona w Polsce 63%, w 2040 spadnie poniżej 40%. Oczywiście, trzeba sobie zdawać sprawę, że emerytury będą rosnąć, a te 40% będzie miało większą siłę nabywczą niż teraz. Mimo tego niezwykle ważne jest zadbanie o dywersyfikację źródeł, z których wypłacana jest emerytura. W Polsce udział funduszy publicznych w tych źródłach jest wysoki, wynosi około 83%. W krajach Unii Europejskiej jest on niższy niż 60%. Ważne jest więc powszechne uczestnictwo w dobrowolnych programach emerytalnych, np. PPK, PPE, IKE, IKZE.

Dołącz do najlepszych z Godłem „Teraz Polska"

Trwa przyjmowanie zgłoszeń do 30. edycji Konkursu „Teraz Polska". Znów nagrodzone zostaną najlepsze produkty, usługi i innowacje, a Godło „Teraz Polska" będzie pomagać milionom klientów w dokonaniu właściwego wyboru podczas zakupów.

Godło „Teraz Polska" należy do najefektywniejszych znaków promocyjnych. Istnieje od 30 lat i przez ten czas nigdy nie zawiodło zaufania, które pokładają w nim krajowi konsumenci, rzetelnie wskazując to co najlepsze na polskim rynku. Zasady wyboru laureatów Konkursu są tak skonstruowane, że szanse na zwycięstwo w nim mają zarówno małe, lokalne firmy, jak i krajowi potentaci.
- Produkty, usługi i innowacje oznaczone symbolem „Teraz Polska" charakteryzują się wysoką i stabilną jakością, są nowoczesne, wyjątkowe oraz mają atut krajowego pochodzenia. Wysoka rozpoznawalność znaku „Teraz Polska" wśród konsumentów wpływa pozytywnie na działania promocyjne firm, wspomaga budowanie marki, a także wzbudza zaufanie do nagrodzonych przedsiębiorstw – mówi Krzysztof Przybył, prezes Fundacji Polskiego Godła Promocyjnego, organizatora Konkursu „Teraz Polska".

Jak Godło „Teraz Polska" jest odbierane przez klientów

Aby potwierdzić w jaki sposób konsumenci oceniają znak „Teraz Polska" Fundacja co roku przeprowadza badania społeczno-rynkowe. Oto podstawowe fakty związane z postrzeganiem Godła „Teraz Polska" przez klientów:

- 79,3% respondentów uważa, że Godło „Teraz Polska" jest dobrym sposobem oznaczania wysokiej jakości polskich produktów i usług,
- 77% osób, które zauważyły Godło „Teraz Polska" na produktach i usługach, dokonało zakupu tych produktów,
- 74,4% badanych jest w stanie podać marki lub grupy produktowe oznaczone Godłem „Teraz Polska",
- 72% badanych twierdzi, że Godło „Teraz Polska" gwarantuje wysoką jakość produktu.

Badania zostały zrealizowane przez ASM – Centrum Badań i Analiz Rynku, w latach 2017-2019.

Jak się zgłosić do Konkursu „Teraz Polska"

Wszelkie informacje można znaleźć na stronie **www.terazpolska.pl**, a także dzwoniąc pod nr tel. **22 826 01 91** lub pisząc na adres e-mail: **konkurs@terazpolska.pl**

Fot. Materiały prasowe

Zasady wyboru laureatów Konkursu są tak skonstruowane, że szanse na zwycięstwo w nim mają zarówno małe, lokalne firmy, jak i krajowi potentaci.

Poczta Polska z rekordowym sezonem usługi Odbiór w Punkcie

Co trzecia paczka, która jest obsługiwana przez Pocztę Polską trafia do sieci Odbiór w Punkcie. W porównaniu do danych ubiegłorocznych w 2019 roku klienci państwowej spółki odebrali w sieci click&collect dwa razy więcej przesyłek. To pierwszy taki sezon w historii tej usługi.

Rewolucja technologiczna, jaka się dzieje wpływa na wszystkie aspekty naszego życia. Powoduje, że coraz chętniej sięgamy po rozwiązania, które ułatwią nam życie. Zamiast fatygować się do sklepu, szukać miejsca parkingowego i stać w kolejkach, wybieramy prostotę i wygodę. Korzystając z wolnej chwili w pracy, czy odpoczywając w domu odpalamy smartfon, komputer czy tablet i w poszukiwaniu potrzebnej rzeczy przeglądamy wirtualną sieć handlową. Jedno kliknięcie i zakupy zrobione.

Coraz więcej e-zakupów

Z raportu Poczty Polskiej pt. „Rozwój rynku przesyłek kurierskich, ekspresowych i paczkowych (KEP) w Polsce 2014 –2023" wynika, że w 2018 roku operatorzy KEP obsłużyli ponad 476 mln paczek, czyli o 75% więcej w porównaniu do danych z 2014 roku. Wartość rynku wyniosła 6,95 mld zł (wzrost o 60% w stosunku do 2014 roku).
Prognozuje się, że w 2023 roku operatorzy KEP obsłużą prawie 850 mln paczek, czyli dwa razy więcej niż w 2017 roku. Oznacza to wzrost o 78% w stosunku do ubiegłego roku. Prognozowany średni wskaźnik rocznego wzrostu w latach 2019–2023 wyniesie 11%.

Decydujący wpływ na tak dynamiczny rozwój rynku KEP ma coraz powszechniejszy internet. Zgodnie z danymi GUS, w 2010 roku dostęp do netu w gospodarstwach domowych kształtował się na poziomie 63%, natomiast w 2014 roku było to już 75%. W ostatnich latach rośnie zainteresowanie e-zakupami, a konsekwencją każdej transakcji jest nowa przesyłka KEP. Tradycyjne zakupy, takie jak artykuły elektroniczne, odzież, książki czy też zabawki zostały uzupełnione o nowe artykuły, które wcześniej klienci kupowali w tradycyjnych sklepach. Coraz częściej w e-sklepach Polacy zamawiają lekarstwa, żywność czy też artykuły budowlane.

Zostaje do wyboru tylko sposób, w jaki e-zakupy mają do nas trafić. Najbardziej tradycyjna metoda – czyli usługa kurierska tylko częściowo wypełnia potrzeby klienta. Coraz częściej nie mamy możliwości, by czekać cały dzień aż do naszych drzwi zapuka kurier z przesyłką. Wolimy sami decydować gdzie i o której odbierzemy swoje zakupy.

Klient w centrum zainteresowania

W 2017 roku Poczta Polska wspólnie z partnerami rozpoczęła budowę sieci Odbiór w Punkcie, którą obecnie tworzą placówki pocztowe, stacje PKN Orlen, sklepy Żabka oraz kioski i saloniki prasowe Ruchu, w sumie ok. 12 tys. miejsc. Główną zaletą tej usługi jest jej elastyczność. Klient sam podejmuje decyzję kiedy i gdzie odbierze swoją przesyłkę. Może to zrobić przy okazji tankowania samochodu, kupowania prasy, czy robiąc codzienne zakupy. 3/4 z tych punktów czynna jest do późnych godzin nocnych, część także przez całą dobę siedem dni w tygodniu.

Na stronie https://odbiorwpunkcie.poczta-polska.pl/ można obejrzeć aktualną mapę ze wszystkimi punktami. Opcja ta jest także udostępniana przez e-sklepy. Dzięki temu klienci robiąc zakupy mogą wskazać na jaki adres mają być dostarczone. Zamawiając paczkę do punktu odbioru klient ma 7 dni na odbiór przesyłki, jeśli zdecydował się na odbiór w automacie ma na to dwa dni. Po dostarczeniu przesyłki do punktu odbioru Poczta Polska przesyła sms i mail na adres klienta.

W każdym miesiącu 2019 roku miliony przesyłek trafiały do sieci Odbiór w PUNKCIE. Ponad połowa z nich odbierana jest w placówkach pocztowych, pozostałe w punktach partnerskich.

Na uwagę zasługuje fakt, że spora część Polaków decyduje się na odbiór przesyłki w placówkach pocztowych. Aż 85% przesyłek odbierana jest w dniu dostarczenia jej do punktu. Coraz częściej korzystanie z usługi mierzone jest w sekundach, dla przykładu średni czas obsługi osoby odbierającej paczkę w sklepie Żabka wynosi zaledwie 35 sekund.

Automaty uzupełnieniem dla Punktów Odbioru

Jeszcze większą swobodę daje klientowi możliwość odebrania przesyłki w automacie paczkowym. Poczta udostępnia 200 tego typu maszyn, zlokalizowanych zarówno w wyodrębnionych strefach placówek pocztowych dostępnych przez 24 godziny na dobę, jak też w sklepach Biedronka.

Możliwość odebrania przesyłki w automacie samoobsługowym jest trzecią najchętniej wybieraną formą odbioru po dostawie przez kuriera i odbiorze osobistym. Dane te potwierdza raport Gemius 2018 „Ecommerce w Polsce", z którego wynika, że grupa osób aktywnie robiących zakupy online mieści się w przedziale wiekowym 15-49, z czego ponad połowa wskazuje automat samoobsługowy jako formę dostawy motywującą do robienia zakupów przez internet.

Bez finansowego wsparcia elektromobilność nie przyspieszy

Z Janem Wiśniewskim, PSPA, rozmawia Ryszard Żabiński

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych jest największą organizacją branżową, zajmującą się kreowaniem rynku elektromobilności i paliw alternatywnych w Polsce. Jak wiele firm i instytucji należy lub ściśle współpracuje z PSPA. Jakiego rodzaju to są przedsiębiorstwa?

Do partnerów PSPA należy obecnie ponad 90 podmiotów z całego łańcucha wartości elektromobilności. Zaliczają się do nich zarówno czołowe koncerny energetyczne (Energa, LOTOS i PKN Orlen), polskie oddziały producentów samochodów elektrycznych (m.in. Grupy Volkswagena z Audi, Škodą, Seatem i Porsche, BMW AG, Daimlera, Nissana, Renault, Toyoty, Mazdy i Jaguar Land Rover), producenci zeroemisyjnych autobusów (Volvo Polska), akumulatorów (BMZ) oraz stacji ładowania (ABB, Ekoenergetyka-Polska, engie i Garo).
Do partnerów PSPA należą ponadto instytucje finansowe (ING Bank Śląski, ARVAL, Alphabet, Santander Leasing i EFL), sieci handlowe (H&M czy IKEA), przedsiębiorstwa logistyczne (Poczta Polska, inPost czy No Limit) firmy doradcze (KPMG, Frost&Sullivan i PwC), operatorzy usług mobilności współdzielonej (Uber, Panek i Bird) oraz publicznie dostępnej infrastruktury ładowania (m.in. IONITY i GreenWay Polska). Współpracujemy również z organizacjami branżowymi, dostawcami technologii, start-upami, samorządami, kancelariami prawnymi i uczelniami wyższymi.

Proszę wymienić najważniejsze wydarzenia branżowe w Polsce dotyczące elektromobilności, których PSPA jest współorganizatorem lub partnerem merytorycznym?

PSPA jest m.in. organizatorem Kongresu Nowej Mobilności – pierwszej w Polsce konferencji z zakresu zrównoważonego transportu dedykowanej samorządom, która odbyła się we wrześniu 2019 r. w Lublinie. Ponadto jesteśmy partnerem Kongresu MOVE w ramach Poznań Motor Show. Podczas przyszłorocznej edycji imprezy przygotujemy dwie hale przeznaczone wyłącznie do ekspozycji technologii zero- i niskoemisyjnych. Współorganizowaliśmy również Global e-Mobility Forum – międzynarodową konferencję poświęconą elektromobilności, w której wzięło udział 500 przedstawicieli administracji, ekspertów i praktyków rynku z całego świata. Wydarzenie odbyło się w listopadzie, na stadionie PGE Narodowym w Warszawie.

PSPA wspólnie z PZPM uruchomiła tzw. Licznik Elektromobilności. Jaki był cel tego przedsięwzięcia, co wynika z danych Licznika? Czy tempo rozwoju elektromobilności w Polsce, biorąc pod uwagę tendencje światowe, jest wystarczające?

Licznik ma przede wszystkim znaczenie informacyjno-edukacyjne – pokazuje, na jakim etapie rozwoju znajduje się polski rynek samochodów elektrycznych i jaki jest poziom rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania. Według danych z końca października, po krajowych drogach poruszało się niecałe 8 tys. osobowych samochodów całkowicie elektrycznych oraz hybryd typu plug-in. Z miesiąca na miesiąc ich liczba się zwiększa, jednak do europejskich liderów elektromobilności wciąż dzieli nas bardzo duży dystans. Przez pierwsze trzy kwartały bieżącego roku w Polsce zarejestrowano mniej niż 2 tys. EV.
Tymczasem w Niemczech przybyło ponad 74 tys. samochodów z napędem elektrycznym, w Norwegii ponad 61 tys., zaś w Holandii – ponad 38 tys. Pod względem liczby rejestracji modeli zero- i niskoemisyjnych wyprzedziły nas nawet znacznie mniejsze Węgry.
Sprzedaż samochodów elektrycznych jest w dużej mierze uzależniona od stopnia rozbudowy infrastruktury ładowania. Pod koniec października w Polsce funkcjonowało ponad 900 publicznie dostępnych stacji. To liczba wystarczająca biorąc pod uwagę obecny stopień rozwoju floty EV, jednak aby rynek przyspieszył, potrzebujemy ich znacznie więcej.
Jednak decydujące znaczenie będzie miało wprowadzenie wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Jak pokazują wyniki opublikowanego przez PSPA „Barometru Nowej Mobilności 2019/2020" aż 76% Polaków rozważających nabycie EV uznaje dopłaty za najważniejszą zachętę do zakupu samochodu elektrycznego. Bez instrumentów wsparcia finansowego polska elektromobilność nie będzie miała szansy na szybki rozwój. Główną barierą pozostaną wysokie ceny

modeli zeroemisyjnych. Należy podkreślić, że system wsparcia rynku pojazdów elektrycznych obowiązuje w większość państw członkowskich Unii Europejskiej.

Czy przedsiębiorcom opłaca się inwestować w zeroemisyjną flotę samochodów? Jakich argumentów należałoby użyć, aby przekonać ich do tego rodzaju przedsięwzięć?

PSPA podsumowało niedawno wyniki projektu „Flota z energią", podczas którego porównaliśmy TCO (całkowity koszt posiadania) elektrycznego samochodu dostawczego oraz jego konwencjonalnego odpowiednika w trzech różnych scenariuszach eksploatacji. Samochody zostały poddane testom w rzeczywistych warunkach użytkowania przez partnerów PSPA. Z wyników badania wynika, że we wszystkich trzech analizowanych scenariuszach TCO pojazdów zrównało się jeszcze przed upływem dwóch lat od wdrożenia do floty.
To oznacza, że inwestycja w elektryczny samochód dostawczy może się opłacić już po stosunkowo krótkim czasie. Warunek jest jeden – wprowadzenie dopłat z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Bez wsparcia finansowego wyrównanie TCO następuje znacznie później.

Przełom w leczeniu kardiologicznym na Dolnym Śląsku

Z prof. dr hab. n. med. Piotrem Ponikowskim, kierownikiem Centrum Chorób Serca Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego we Wrocławiu rozmawia Marcin Prynda

Kilka miesięcy temu w Uniwersyteckim Szpitalu Klinicznym we Wrocławiu powstało Centrum Chorób Serca, w październiku, w ramach Centrum, otworzono oddział szybkiej diagnostyki kardiologicznej. Panie Profesorze, czy możemy mówić o przełomie w leczeniu kardiologicznym we Wrocławiu?

Szybka diagnostyka kardiologiczna, to tylko jeden z elementów, oczywiście bardzo ważny, tej rewolucyjnej zmiany w leczeniu. Ale tu chodzi o coś więcej, o nawiązanie do koncepcji Centrów Doskonałości. Koncepcja ta zakłada kompleksową i skoordynowaną opiekę nad pacjentem przy wykorzystaniu wszystkich dostępnych możliwości, którymi dysponuje współczesna kardiologia i kardiochirurgia. Pacjenci planowi, ale też i osoby z nagłymi przypadkami będą kierowani do Centrum Chorób Serca gdzie otrzymają specjalistyczną pomoc kardiologów, kardiochirurgów, czy kardiologów interwencyjnych. Uzyskają szybką diagnostykę kardiologiczną z wykorzystaniem potencjału Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego i współpracujących z Centrum Chorób Serca innych struktur Szpitala Uniwersyteckiego. Chodzi o to, aby specjaliści z takich ośrodków mogli się ze sobą konsultować, w czasie rzeczywistym i mając takie wsparcie mogli podejmować decyzje w stosunku do swoich pacjentów. Często jest tak, że pacjent odsyłany jest np. od lekarza rodzinnego do szpitala w celu dalszej diagnostyki, zanim jej się doczeka może upłynąć wiele miesięcy. Tymczasem, nawet krótka konsultacja w ramach Centrum mogłaby znacznie przyspieszyć proces leczenia, skierować go na właściwe tory. Dlatego tutaj proponujemy dodatkowo możliwość stałych konsultacji zarówno dla lekarza rodzinnego jak również dla szpitali w województwie dolnośląskim, które będą się mogły z nami łączyć w czasie rzeczywistym i konsultować pacjentów. Przygotowujemy razem z Ministerstwem Zdrowia odpowiedni program pilotażowy.

Mówiąc o szybkiej diagnostyce musimy też pamiętać, że w Polsce nawet połowa pacjentów kardiologicznych jest niepotrzebnie hospitalizowana. Pobyt przez wiele dni, a niekiedy nawet tygodni, w szpitalu, tylko w celach diagnostycznych jest nieuzasadniony. Dzięki otwarciu oddziału szybkiej diagnostyki kardiologicznej, co jest kolejnym etapem rozwoju Centrum Chorób Serca, kończymy z niepotrzebnym przedłużaniem czasu pobytu pacjenta w szpitalu. Z drugiej strony, jako Centrum oferujemy pełny zakres diagnostyki i leczenia chorób serca. Ważne dla pacjenta jest także to, że w konsylium mogą uczestniczyć lekarze różnych specjalności pracujący w szpitalu. Stworzenie oddziału szybkiej interwencji kardiologicznej wymagało wyposażenia w dodatkowy sprzęt, oraz przebudowy pierwszego piętra budynku przy ul. Borowskiej. Centrum to nie tylko nowa struktura organizacyjna, ale też dodatkowa kadra specjalistów i przede wszystkim inna filozofia leczenia.

W strukturze Centrum Chorób Serca znajduje się sześć jednostek: Klinika Chorób Serca, kierowana przez prof. Krzysztofa Reczucha; Klinika Kardiologii, kierowana przez prof. Andrzeja Mysiaka; Zakład Obrazowania Chorób Serca, kierowany przez prof. Wojciecha Kosmalę; Zakład Badań Klinicznych Chorób Układu Krążenia, kierowany przez dr Joannę Szachniewicz; Klinika Chirurgii Serca z poddziałem torakochirurgii, kierowana przez prof. Marka Jasińskiego oraz ostatnio utworzona Klinika Transplantacji Serca i Mechanicznego Wspomagania Krążenia kierowana przez Prof. Michała Zakliczyńskiego i Dr Romana Przybylskiego .

Otwarcie oddziału szybkiej diagnostyki jest kolejnym, ale czy ostatnim etapem rozwoju Centrum?

Dopiero po wprowadzeniu wspomagania krążenia i transplantacjach serca będziemy mogli mówić o tym, że nasz projekt – Centrum Chorób Serca, jest już zakończony. Zdaję sobie sprawę z tego, że mimo wsparcia ze strony Ministerstwa Zdrowia, Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego realizacja tego projektu może jeszcze potrwać, ale krok po kroku będziemy się zbliżali do upragnionego celu. Tak jak wspomniałem, w tym celu powołaliśmy nową strukturę – Klinikę Transplantacji Serca i Mechanicznego Wspomagania Krążenia, a do naszego zespołu dołączyli wybitni specjaliści w tej dziedzinie- Prof. Michał Zakliczyński i Dr Roman Przybylski.

Dolny Śląsk nie ma ośrodka, w którym dokonuje się przeszczepów serca. Uważam, że najwyższy czas to zmienić. Dolnośląska populacja liczna, tak jak połowa populacji Szwajcarii, czy Danii musi mieć centrum leczenia chorób serca na najwyższym poziomie z pełną, kompleksową ofertą leczenia. Wykonywanie przeszczepów serca i możliwość mechanicznego wspomagania krążenia, umożliwi uzyskanie przez Centrum Chorób Serca najwyższego poziomu referencyjności. Nie mam wątpliwości, że dysponujemy kadrą najwyższej klasy specjalistów zdolnych do wykonywania tego rodzaju operacji. Potwierdzeniem tego jest spektakularny

w mojej ocenie zabieg autotransplantacji serca, wykonany niedawno przez Dr. Romana Przybylskiego.

Chcemy wykorzystywać koncepcje e-zdrowia i możliwości jakie daj współczesna technologia w leczeniu chorób serca na Dolnym Śląsku, zintegrować środowisko kardiologów w naszym regionie, rozwinąć współpracą z innymi ośrodkami. To co jeszcze wymaga poprawy, to często brak optymalnej organizacji. Wyobraźmy sobie pacjentów na przykład ze Zgorzelca, czy Legnicy wymagających specjalistycznego leczenia kardiologicznego, które w tamtych ośrodkach nie jest dostępne. Często zaczynają się wtedy poszukiwania odpowiednich lekarzy, jeżdżenie po szpitalach z dokumentacją choroby etc. Tymczasem, działając w ramach jednej dużej struktury, w której funkcjonuje sieć chcących ze sobą współpracować ośrodków kardiologicznych z całego regionu, wykorzystując informatyczne narzędzia e-zdrowia, możemy spowodować, że pacjent zostanie szybko zdiagnozowany, podjęta będzie decyzja i chory szybko trafi do właściwego ośrodka. Tę koncepcję można oczywiście wykorzystywać w różnych obszarach medycyny np. w onkologii.

Dodatkowo chcemy realizować koncepcję bezpiecznego miasta w którym mieszkamy - Bezpiecznego Wrocławia. Wyobraźmy sobie np. pacjenta, który doznaje nagłego zatrzymania krążenia – planujemy wdrożenie systemu, który w takim przypadku zapewni błyskawiczną diagnozę, szybki transport do właściwego ośrodka i wdrożenie leczenia.

Jestem optymistą i uważam, że wrocławska i dolnośląska kardiologia będzie dalej się rozwijać, a chorzy z regionu będą mogli uzyskać u nas kompleksową pomoc z wykorzystaniem wszystkich możliwości które, daje współczesna medycyna.

Naszym priotytetem jest onkologia

Z prof. Łukaszem Szumowskim, ministrem zdrowia, rozmawia Marcin Prynda

Ponownie został Pan desygnowany na stanowisko Ministra Zdrowia. Jakie są Pana zdaniem najważniejsze wyzwania stojące przed służbą zdrowia w Polsce w najbliższych latach?

Plany na najbliższe lata to przede wszystkim kontynuacja podjętych działań. Kluczowa dla ministerstwa zdrowia i rządu jest onkologia i zmiany w niej wprowadzane. W czterech województwach prowadzony jest pilotaż krajowej sieci onkologicznej, którą chcemy do końca 2020 r. wprowadzić w całej Polsce. Przygotowana przez ekspertów została również narodowa Strategia Onkologiczna, która zakłada plan dla onkologii na lata 2020-2030. Chcemy przede wszystkim poprawić przeżywalności pacjentów po rozpoznaniu nowotworu, przyśpieszyć diagnostykę, a także położyć większy nacisk na badania profilaktyczne. W tzw. piątce dla zdrowia założyliśmy miliard dla Centrum Onkologii. Chodzi o to by warunki leczenia pod wieloma względami dorównywały tym europejskim. W pierwszych 100 dniach rządu priorytetem dla ministerstwa zdrowia będzie przygotowanie pakietu badań kontrolnych dla osób po 40. roku życia. Chodzi o to, by przeprowadzić pakiet badań, które będą mogły określić potencjalne ryzyko wystąpienia pewnych chorób. Jest to wiek, kiedy możemy jeszcze podjąć działania zmieniające nasz styl życia i samymi zmianami możemy poprawić stan naszego zdrowia.

W przypadku wystąpienia podejrzeń choroby można wtedy sprawnie wdrożyć leczenie. Zależy nam by pewne choroby wykrywać na wczesnym etapie. Kontynuować będziemy oczywiście prace w zakresie informatyzacji ochrony zdrowia.

Właśnie, od 8 stycznia obowiązkowe będą e-recepty. Jak Pan Minister ocenia przygotowanie do tej zmiany?

Prowadziliśmy pilotaż e-recepty, edukowaliśmy farmaceutów, lekarzy i pacjentów. Przeprowadziliśmy kampanię edukacyjna dla pacjentów. Na początku trzeba było przekonać wszystkich do tego rozwiązania, ale później wszystko szło płynnie. Każdego dnia lekarze wystawiają ponad milion e-recept. Wystawiają je również pielęgniarki. Proszę sobie przypomnieć, przy wprowadzeniu elektronicznego zwolnienia lekarskiego też były obawy, a dziś już nikt o tym nie pamięta. EZLA okazała się wygodnym rozwiązaniem także dla lekarzy, bo wszystkie dane pacjenta mają już w systemie, co skraca im czas na wypisywanie zwolnienia. Podobnie będzie przy e-recepcie. Oczywiście po 8 stycznia w obiegu zostaną recepty papierowe np. pro auctore, pro familia czy wystawiane podczas wizyt domowych i będzie je można normalnie zrealizować.

Nad czym jeszcze resort zdrowia będzie pracował w najbliższym czasie?

Poważne wyzwanie stawia przed nami demografia. W tej kadencji niezwykle istotne będzie wprowadzenie koordynowanej opieki nad seniorami i osobami niesamodzielnymi. Polacy to jedno z najszybciej starzejących się społeczeństw w Europie. Przy takiej dynamice w 2050 roku osoby w wieku powyżej 60 lat będą stanowić ponad 40% społeczeństwa. Musimy przygotować takie rozwiązania, które zabezpieczą potrzeby osób przewlekle chorych. Potrzeby w tym sektorze, jak i zapotrzebowanie na geriatrów w najbliższych latach będą rosnąć, dlatego należy się do tego przygotować. Uważam, że stworzenie ujednoliconego systemu finansowania i realizacji opieki nad osobami niesamodzielnymi to jedno z największych wyzwań.

Oczywiście ważny dla pacjentów jest dostęp do skutecznego leczenia na wysokim poziomie także farmakologicznego. W tym roku na listach refundacyjnych pojawiło się wiele nowych leków dla pacjentów chorych na raka piersi czy jelita grubego. Nowe terapie otrzymali także pacjenci diabetologiczni, kardiologiczni oraz z chorobami rzadkimi. Przedstawiciele organizacji pacjenckich podkreślają, że tak odważne decyzje we wprowadzaniu leków do refundacji powodują, że dobijamy do standardów europejskich. Chcemy by kolejne listy refundacyjne również obfitowały w nowe terapie i na pewno będziemy nad tym pracować.

Uważamy, że FlexiOss® to najlepszy na świecie materiał kościozastępczy

Rozmowa z Maciejem Manieckim, Prezesem Zarządu spółki Medical Inventi S.A.

Podczas Kongresu 590 spółka Medical Inventi została uhonorowana Nagrodą Gospodarczą Prezydenta RP. Jak Państwo przyjęliście informację o tej nagrodzie?

W październiku tego roku Spółka Medical Inventi znalazła się w gronie laureatów, którzy otrzymali Nagrodę Gospodarczą Prezydenta RP. Wyróżnienie bardzo prestiżowe, choć nie było dla nas dużym zaskoczeniem. Jest to kolejna nagroda w historii spółki. Najpierw były prestiżowe nagrody dla naukowców i twórców wynalazku, w kraju i za granicą. Biodegradowalny materiał kościozastępczy został zaprezentowany w 2013 r. na 62 Międzynarodowych Targach Wynalazczości w Brukseli i uzyskał Nagrodę Światowej Organizacji Własności Intelektualnej za Najlepszy Wynalazek opracowany przez Kobietę Wynalazcę, Nagrodę Grand Prix Europejskiej Izby Francuskich Wynalazców oraz złoty medal z wyróżnieniem Eureka 2013.
W lutym 2019 r. otrzymaliśmy główną nagrodę w konkursie Polski Produkt Przyszłości.

Jakie są najważniejsze zadania spółki związane z upowszechnieniem na rynku wynalazku o nazwie handlowej FlexiOss®?

Jednym z kluczowych zadań jest projekt badań klinicznych. Proces jest obecnie bardzo zaawansowany i zamierzamy go zakończyć w drugiej połowie przyszłego roku. Barierą przed jego upowszechnieniem jest fakt, że ciągle nie zakończyliśmy procesu certyfikacji. Jesteśmy jednak już bardzo blisko i mamy nadzieję, od połowy 2020 roku będzie dostępny w polskich klinikach. W pierwszym etapie koncentrujemy się na zastosowaniach w ortopedii i traumatologii. Drugi etap to chirurgia stomatologiczna.

Czy FlexiOss® może określić mianem przełomowej innowacji w ortopedii?

Jesteśmy przekonani, że dysponujemy najlepszym obecnie na świecie materiałem kościozastępczym. Na rynku jest wiele materiałów kościozastępczych, ale skrajne przypadki pokazały, że tam gdzie nie było już szansy na ratowania zdrowia a zastosowany był nasz FlexiOss®, udało się uratować kończyny a efekty leczenia były zaskakująco dobre. Wśród tych przypadków był Pan Daniel Bardega. Był on jednym z pierwszych pacjentów, któremu lekarze wszczepili kompozyt w 2014 roku. Uraz, jakiego doznał w wypadku w 2010 roku, podczas jazdy z kolegą na motocyklu, był bardzo poważny. Lekarze, postawili wówczas diagnozę, że noga jest do amputacji. Operacji z zastosowaniem

FlexiOss® podjął się zespół Pana Profesora Adama Nogalskiego. Obecnie minęło już kilka lat. Wyniki leczenia są bardzo dobre. Dzisiaj Pan Daniel jest aktywny, cieszy się życiem.

Przed jakimi najważniejszymi wyzwaniami stoi obecnie Medical Inventi?

Najważniejsze jest zakończenie procesu badań klinicznych i uzyskanie certyfikacji. Od tego momentu będziemy mogli wprowadzić nasz FlexiOss® na rynek nie tylko polski ale i europejski. Następny etap to podbój rynków światowych. Realizacja tych ambitnych planów wymaga jednak dużych nakładów finansowych i to jest dla Zarządu Spółki jednym z największych wyzwań.

Po kod LEI tylko do KDPW

We współczesnym świecie żaden podmiot zawierający transakcje na rynkach finansowych nie może tego zrobić bez posiadania kodu LEI. Jest to 20 znakowy, alfa-numeryczny identyfikator podmiotu prawnego unikalnie identyfikujący go w skali globalnej. Każdy podmiot prawny może posiadać wyłącznie jeden kod LEI.

KTO POTRZEBUJE KODU LEI ?

Wiele przepisów europejskich obliguje uczestników rynku finansowego do posiadania i posługiwania się kodem LEI w celu ich identyfikacji na globalnym rynku finansowym.

W szczególności konieczność posiadania kodu LEI obejmuje:

- Podmioty niefinansowe – spółki i osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą z wszystkich dziedzin gospodarki.
- Instytucje finansowe: banki, instytucje kredytowe, brokerów, pośredników finansowych, pozostałe instytucje finansowe.
- Fundusze emerytalne.
- Fundusze inwestycyjne, w tym subfundusze w strukturze parasolowej.
- Emitentów papierów wartościowych.

KTO MOŻE NADAWAĆ KODY LEI?

Za nadawanie kodów LEI odpowiedzialne są tzw. Local Operating Units (LOU). Jedynym polskim podmiotem uprawnionym do nadawania kodów LEI, który uzyskał status LOU, jest KDPW. Globalną akredytację w tym zakresie uzyskał w 2016 roku.

ILE TO KOSZTUJE?

Opłata z tytułu nadania w KDPW kodu LEI i jego ważności za pierwszy rok wynosi 330 zł netto, a z tytułu odnowienia kodu LEI na kolejny rok wynosi jedynie 230 PLN netto. Do każdej ze stawek należy doliczyć 43 zł netto z tytułu opłaty rzecz GLEIF. Jest ona opłatą zmienną, ustalaną z góry na każdy kwartał kalendarzowy oraz publikowaną na stronie internetowej KDPW.

JAK UZYSKAĆ KOD LEI W KDPW?

W bardzo prosty i szybki sposób poprzez aplikację dostępną na stronie lei.kdpw.pl
Wystarczą 4 kroki:
Krok 1: Zarejestruj konto
Krok 2: Wypełnij formularz
Krok 3: Złóż wniosek
Krok 4: Dokonaj płatności i odbierz kod LEI

DLACZEGO KDPW?

- Konkurencyjne stawki z tytułu nadania i odnowienia kodu LEI.
- Szybkie procesowanie zleceń.
- Automatyczne komunikowanie wszystkich zdarzeń związanych z procesowaniem zleceń.
- Wysokie kompetencje pracowników oddelegowanych do obsługi Klientów oraz doskonała znajomość realiów polskiego rynku kapitałowego, w tym lokalnych uwarunkowań prawnych.
- Wieloletnie doświadczenie w zakresie nadawania kodów zgodnych z normami ISO, w tym ISIN, CFI, FISN.

Więcej informacji na stronie lei.kdpw.pl

Minął rok w Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Podsumowanie i wyzwania

Przez rok, od kiedy powstała spółka CPK, znamy już kluczowe parametry Portu Lotniczego Solidarność. Inwestycja ma zweryfikowany biznesplan. Wiemy, jaka będzie stopa zwrotu części lotniskowej. Trwają prace nad wyborem doradcy strategicznego spośród największych portów lotniczych świata. Planiści wyznaczyli przebieg linii kolejowych z całej Polski do CPK i Warszawy

Spółka CPK została powołana w listopadzie 2018 r. Rok wcześniej rząd przyjął Koncepcję CPK, a Parlament – stosowną specustawę.
W lipcu 2019 r. spółka została dofinansowana kwotą 300 mln zł, co umożliwiło przyspieszenie prac planistycznych i przedprojektowych.
Biznesplan wykazał bardzo atrakcyjną stopę zwrotu przyszłego Portu Lotniczego Solidarność: ponad 10 proc. Potwierdził to Test Prywatnego Inwestora przeprowadzony przez Ernst&Young, czyli niezależnego międzynarodowego doradcę.
- Nie mamy czasu do stracenia. Ta inwestycja jest potrzebna, biorąc pod uwagę prognozy rozwoju rynku i kończącą się przepustowość lotniskową w centralnej Polsce – mówi Mikołaj Wild pełniący obowiązki prezesa CPK.
W maju Dariusz Sawicki, członek zarządu CPK odpowiedzialny za planowanie lotniska, przedstawił założenia dla ponad 100 elementów infrastruktury Portu Lotniczego Solidarność, m.in. dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali pasażerskich, stacji kolejowej, budynków utrzymania technicznego itd.
Jednocześnie CPK i Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) powołały Komitet Konsultacyjny. W jego skład weszli przedstawiciele linii lotniczych, które planują korzystać z nowego lotniska, np. LOT-u, Emirates, Enter Air, El Al, Qatar Airways, SAS i Wizz Air oraz grup lotniczych: IAG i Lufthansy.
W spotkaniach Komitetu wzięli udział też przedstawiciele sojuszu Star Alliance, (m.in. Air China, Singapore Airlines, United Airlines, Turkish Airlines i South African Airways) oraz firm kurierskich, np. DHL i FedEx.
W efekcie uzgodnień z partnerami powstał tzw. brief strategiczny, czyli liczący ponad 350 stron kluczowy dokument techniczny, określający podstawowe parametry Portu Lotniczego Solidarność. Przedstawiciele CPK skonsultowali go z ponad 120 partnerami branżowymi z 22 krajów. Następnie przenalizowali ponad tysiąc zgłoszonych przez nich uwag. To podstawowy wkład do wykonania tzw. master planu, który spółka zleci w połowie 2020 r. Będzie on zawierał m.in.: parametry i lokalizacje poszczególnych elementów infrastruktury, szczegóły etapowania budowy i plan rozwoju portu w ciągu 20 kolejnych lat w oparciu o szczegółowe prognozy.
Jak zapowiedział Marcin Horała, pełnomocnik rządu ds. CPK, dla usprawnienia przygotowań CPK wybierze w pierwszej połowie roku doradcę strategicznego. Wymagania są wygórowane: ma to być zarządca jednego z najlepszych lotnisk na świecie, z doświadczeniem inwestycyjnym w zakresie projektowania, budowy i zarządzania hubami przesiadkowymi. Dialog techniczny w tej sprawie trwa. Media wskazują takich kandydatów jak lotniska Changi w Singapurze, Incheon w Seulu i Narita w Tokio.
Nowy port lotniczy jest niezbędny. W 2015 roku lotniska w Polsce ogółem obsłużyły ponad 30 mln pasażerów, w tym roku ta liczba zbliży się do 50 mln. W ubiegłym roku Lotnisko Chopina obsłużyło rekordowe 18 mln osób. Jak szacuje ULC, już w 2030 r. powinno być ono przygotowane na 26-35 mln osób. Lotnisko Chopina temu po prostu nie podoła, dlatego CPK jest pilnie potrzebny.
CPK to jednak nie tylko lotnisko, ale też inwestycje kolejowe. Założenia Programu Kolejowego CPK są takie, że do przyszłego portu lotniczego łatwo dotrzemy dzięki zbiegającej sieci krajowych połączeń kolejowych. Zgodnie z ustaleniami na szczeblu rządowym, PKP PLK będzie remontować istniejące linie, zaś spółka CPK zbuduje 1600 km nowych połączeń. Ich przebiegi, w tym linii dużych prędkości (np. Warszawa-CPK-Łódź-Poznań/Wrocław), są już wstępnie wytyczone. Dzięki konsultacjom przeprowadzonym już we wszystkich województwach, wyeliminowano możliwe kolizje z planami inwestycyjnymi samorządów.
Przed CPK stoją nowe wyzwania. To nie tylko właściwy wybór doradcy, ale i badania przyrodnicze, które na początku 2020 r. ruszą na terenie całej Polski (jako element niezbędnych uzgodnień środowiskowych). W planach na przyszły rok jest też rozpoczęcie wykupu gruntów. To z kolei przedsięwzięcie nie tylko biznesowe. Wymaga ono też określenia uczciwych i skonsultowanych z mieszkańcami zasad przejmowania działek. Jeżeli wszystko się powiedzie, w ciągu najbliższych koparki i buldożery wjadą na budowę Portu Solidarność i nowych tras kolejowych.
Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w pierwszym etapie będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Inwestycja powinna umożliwić stworzenie ponad 150 tys. nowych miejsc pracy. W rejonie CPK powstanie Airport City, w skład którego wejdą m.in. obiekty targowo-kongresowe, konferencyjne i biurowe. CPK jest w 100 proc. własnością Skarbu Państwa, zaliczając się do spółek strategicznych z punktu widzenia interesów kraju.

Finał konkursu filmowego dla młodzieży „Moja Wizja Zero”

W ramach swojej działalności prewencyjnej Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego stawia także na młodzież. W ślad za Ogólnopolskim Konkursem Plastycznym dla Dzieci, który w tym roku odbył się po raz dziewiąty Kasa zorganizowała pierwszą edycję Ogólnopolskiego Konkursu dla Młodzieży „Moja Wizja Zero – Strategia Prewencji w Rolnictwie”. 27 listopada br. w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi odbyła się gala finałowa tego konkursu, który Honorowym Patronatem objął Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi Jan Krzysztof Ardanowski

Gratulacje Laureatom Konkursu złożyli Prezes KRUS dr Aleksandra Hadzik, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Szymon Giżyński oraz przedstawiciele współorganizatorów. Prezes Aleksandra Hadzik pogratulowała autorom najlepszych filmów talentu oraz inwencji w interpretacji tematu konkursu, a także podziękowała za ich zaangażowanie i pasję w prezentowaniu zasad bezpiecznej pracy w gospodarstwie. Podkreśliła: *To dzięki Waszemu potencjałowi Wizja Zero może stać się rzeczywistością.*

Po prezentacji wyróżnionych filmów, młodym autorom zostały wręczone dyplomy oraz nagrody ufundowane przez Kasę Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Pocztowe Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych, Fundację PGE, Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa oraz Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa.

Laureatami I Ogólnopolskiego Konkursu dla Młodzieży „Moja Wizja Zero – Strategia Prewencji w Rolnictwie” zostali:

- I miejsce – Kaja Barton, Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Bydgoszczy, zam. w Bydgoszczy w woj. kujawsko-pomorskim
- II miejsce – Adam Rybitwa, Zespół Szkół CKR w Karolewie im. Franciszka Kamińskiego, zam. w Kolnie w woj. warmińsko-mazurskim
- III miejsce – Michał Dudek, Zespół Szkół CKR im. Jana Pawła II w Brzostku, zam. w Jodłowej w woj. podkarpackim.

Wyróżnienia w konkursie otrzymali:

- Maja Wołoszyn – Zespół Szkół CKR w Nowosielcach, zam. w Sanoku w woj. podkarpackim
- Patrycja Bieniek – Zespół Szkół Rolniczych w Woli Osowińskiej, zam. w Borkach w woj. lubelskim
- Kacper Zajma – Zespół Szkół Rolniczych w Cudzynowicach, zam. w Kazimierzy Wielkiej w woj. świętokrzyskim
- Wojciech Bartosiak – Zespół Szkół nr 2 w Krasnymstawie, zam. w Marysinie w woj. lubelskim.

Celem konkursu było propagowanie wśród młodzieży właściwych zachowań związanych z pracą na terenie gospodarstwa rolnego oraz popularyzowanie 7 Złotych Zasad Wizji Zero. Tegoroczny konkurs miał charakter otwarty i był adresowany do młodzieży w wieku 15-24 lata. Udział w nim polegał na przygotowaniu krótkiego filmu pod hasłem „Moja Wizja Zero – Strategia Prewencji w Rolnictwie”. Do Konkursu zgłosiły się 72 osoby, zakwalifikowano 60 filmów, z których Komisja Konkursowa pod przewodnictwem Prezes Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego dr Aleksandry Hadzik wybrała trzy najlepsze filmy oraz wyróżniła cztery kolejne prace. Kryteriami wyboru były: zgodność z tematyką konkursu, oryginalność i pomysłowość oraz jakość i walory estetyczne utworu.

Działania prewencyjne Kasy kierowane do dzieci i młodzieży mają na celu wykształcenie właściwych zachowań podczas przebywania i pracy w gospodarstwie rolnym, które zaprocentują w przyszłości poprawą bezpieczeństwa oraz zmniejszeniem liczby wypadków w rolnictwie. Organizacja Konkursu jest jednym z działań propagujących zainaugurowaną w czerwcu tego roku Strategię Wizji Zero w sektorze rolniczym w Polsce. Głównym założeniem strategii jest zmniejszanie liczby wypadków przy pracy i chorób zawodowych przez tworzenie lepszych warunków pracy i poprawę zdrowia rolników.

Współorganizatorami Konkursu byli: Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Pocztowe Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych, Fundacja PGE, Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, partnerem – Państwowa Inspekcja Pracy, a partnerem medialnym – TVP Info.

Bank Pocztowy zawsze blisko klientów

Z Tomaszem Dąbrowskim, członkiem zarządu Banku Pocztowego, rozmawia Ryszard Żabiński

Wielkim atutem Banku Pocztowego S.A. jest strategiczne partnerstwo z Pocztą Polską, dzięki czemu Bank dysponuje najszerszą w Polsce siecią placówek detalicznych. Co jeszcze wyróżnia Bank Pocztowy na rynku bankowości detalicznej?

Fundamentem modelu biznesowego Banku Pocztowego jest strategiczne partnerstwo z Pocztą Polską. Intencją Banku jest wykorzystanie unikalnych mechanizmów współpracy, stanowiących trwałą podstawę do dynamicznego rozwoju obu instytucji, takich jak:

- Stabilna sieć sprzedaży – Poczta Polska „operatorem wyznaczonym do 2025 r. – gwarancja funkcjonowania najbardziej dostępnej sieci naziemnej w perspektywie strategicznej.
- Dostęp do szerokiego grona Klientów Poczty Polskiej
- Dostęp do sieci dystrybucji Poczty Polskiej, zarówno stacjonarnej jak i mobilnej.
- Model akwizycji Klientów oparty o bezpośrednią współpracę z Pocztą Polską.

Zamierzeniem Banku Pocztowego jest coraz szersze wykorzystywanie potencjału sieci Poczty Polskiej, poprawa procesów biznesowych kluczowych dla planowanego rozwoju oraz rozszerzenie docelowego rynku o nowe segmenty Klientów wraz z bardziej zróżnicowaną ofertą dostosowaną do ich potrzeb.

Jednym ze strategicznych założeń Banku Pocztowego jest osiągnięcie pozycji lidera bankowości detalicznej w Polsce regionalnej. Kiedy, Pana zdaniem, ten cel może być osiągnięty?

Bank Pocztowy obecnie realizuje założenia określone w Strategii Banku, wyznaczającej kierunki rozwoju, jak i cele strategiczne w perspektywie do 2022 r. Razem z Pocztą Polską a także przy wsparciu naszego drugiego akcjonariusza jakim jest Bank PKO BP, mamy wszelkie atuty, aby stanowić silną polską grupę na rynku usług finansowych. Zgodnie z tą perspektywą koncentrujemy nasze działania i wysiłki w celu realizacji przyjętych celów. Bazując na potencjale wynikającym ze strategicznego partnerstwa z Pocztą Polską, w tym z dostępu do sieci, chcemy stać się ważnym graczem dla klientów z tzw. Polski regionalnej – bankiem chętnie wybieranym przez polskie Rodziny.

Kwestia liderowania to nie tylko liczby w rankingach. Chcemy przede wszystkim - zgodnie z naszą Misją – dbać o finanse Klientów w bezpiecznym pocztowym Banku. „Zawsze blisko, tak jak tego potrzebujesz” – to nasze motto.

Jakie znaczenie ma dla Banku rynek mieszkalnictwa oraz sektor małych i średnich przedsiębiorstw? Czy Bank będzie się rozwijał również w tych segmentach?

Bank planuje dalszy rozwój zarówno w segmencie mieszkalnictwa, jak i MŚP. Posiadamy kadrę wyspecjalizowanych doradców, dzięki którym szeroko docieramy do nowych klientów. W najbliższych miesiącach planowane jest wprowadzenie nowych produktów m.in. w postaci kredytów dedykowanych do finansowania projektów efektywności energetycznej właśnie dla obydwu grup klientów. Tym samym jako Bank, chcemy mieć swój wkład w osiągnięciu przez nasz kraj, planowanego 15%-procentowego udziału w odnawialnych źródłach energii do 2020 roku.

Czy Bank Pocztowy oferuje swoim klientom rozwiązania z zakresu nowoczesnej bankowości cyfrowej? Czym jest nowa, cyfrowa marka Banku – EnveloBank?

Cyfrowa marka Banku Pocztowego – EnveloBank jest odpowiedzią na ciągle rozwijający się segment usług bankowych opartych o kanały elektroniczne takie jak bankowość internetowa czy mobilna. Poprzez kanał mobilny EnveloBank oferujemy nowoczesne usługi i funkcjonalności wychodzące naprzeciw oczekiwaniom Klientów, którzy preferują zdalny kontakt z Bankiem. W aplikacji mobilnej Klienci mają możliwość logowania i zatwierdzania przelewów odciskiem mogą też korzystać z "Kalendarza", który pomaga w wygodny sposób zarządzać swoimi domowymi finansami. Bank Pocztowy udostępnił również możliwość dokonywania transakcji za pośrednictwem płatności mobilnych. W drugim półroczu bieżącego roku wdrożone zostały Google Pay, Apple Pay oraz Garmin Pay. Z płatności mobilnych mogą korzystać zarówno Klienci indywidualni, jak i firmowi posiadający karty debetowe i kredytowe obu organizacji płatniczych Mastercard i Visa. Kolejną funkcjonal-

nością, którą zaoferowaliśmy naszym Klientom jest Market Cyfrowy będący nowoczesnym narzędziem, umożliwiającym szybki kontakt z Bankiem i dający możliwość skorzystania z wybranych usług Banku m.in kredytu online, "eAwizo","Polecony do skrzynki", dla klientów detalicznych lub usług świadczonych z partnerami zewnętrznymi.

Bank Pocztowy jest laureatem wielu nagród i wyróżnień. Znalazł się wśród 3 banków, które uzyskały najwyższą liczbę punktów i tytuł „Bank doceniony przez klientów” w rankingu satysfakcji klientów organizowanym przez ARC Rynek i Opinia pod patronatem Gazety Giełdy i Inwestorów Parkiet. Co przyczyniło się do tego sukcesu?

Na I miejsce w rankingu złożyło się wiele elementów, w tym m.in. oferta produktowa, jakość obsługi, opłaty i prowizje, wizyty w oddziale, infolinia, bankowość internetowa i mobilna. Bank Pocztowy świetnie poradził sobie w każdej kategorii. Klienci szczególnie docenili nasz Bank za niskie opłaty, dostępność placówek, stronę www i kartę płatniczą. Bardzo dobrze ocenili też ofertę produktową Banku Pocztowego m.in mobilną platformę – EnveloBank, płatności mobilne Google Pay, Apple Pay oraz Garmin Pay, zdobyliśmy 2 miejce w rankingu. Badaniem łącznie objęto 11 największych banków na rynku dlatego mamy z czego być dumni.

MARMA Polskie Folie od blisko 30 lat buduje swoje doświadczenie i pozycję na rynku dzięki współpracy z klientami w całej Europie

Marma Polskie Folie od blisko 30 lat buduje swoje doświadczenie i pozycję na rynku dzięki współpracy z klientami w całej Europie. Dziś Marma to Grupa firm, w skład której wchodzi pięć zakładów na terenie Polski południowej, w tym Lenko S.A.

Obecna pozycja Grupy to efekt stałego, systematycznego rozwoju przedsiębiorstwa i atutów lokalizacji pod względem logistycznym. Rozwój ten to naturalny i konsekwentny proces poszerzania oferty asortymentowej, dzięki któremu możemy dostarczać naszym klientom szeroką gamę produktów, co czyni Grupę MARMA liderem wśród przetwórców tworzyw w Europie.
Grupa MARMA jest podzielona na oddziały o określonym profilu produkcyjnym. W Kańczudze produkuje się folie dla rolnictwa i ogrodnictwa, m.in. folie siedmiowarstwowe, laminaty nadruki fleksograficzne, opakowania typu box, laminaty papier - skrobia, nowoczesne opakowania dla przemysłu spożywczego i chemicznego. W Nowej Dębie wytwarzamy wysokoparoprzepuszczalne membrany wstępnego krycia z rodziny Dachowa i ekrany dla budownictwa. W Kędzierzynie Koźlu są produkowane folie termokurczliwe, opakowania samonośne, worki wentylowe, poliolefinowe siatki wytłaczane różnego przeznaczenia. Z kolei w zakładach w Bielsku-Białej i Wilkowicach powstają tkaniny z włókien sztucznych, które są wykorzystywane w przemyśle, budownictwie i ogrodnictwie. Taki pełen wachlarz produktów pozwala zaoferować odbiorcom bogatą ofertę. Nasi klienci niezależnie od tego czy uprawiają warzywa, czy budują dom albo używają naszych opakowań dla swoich produktów, mogą otrzymać pełną obsługę i kompletną gamę potrzebnych im materiałów.

Grupa jest liczącym się, jednym z największych przetwórców tworzyw sztucznych w Europie, zatrudniającym ok. 1000 wykwalifikowanych pracowników, w tym wysokiej klasy specjalistów w dziedzinie technologii polietylenów, fleksodruku, izolacji w budownictwie i innych.
Niezwykle istotnym zagadnieniem w strategii grupy MARMA jest ekologia. Produkty z tworzyw sztucznych, dzięki swoim unikalnym właściwościom stały się niezbędne i niezastąpione w wielu obszarach naszego życia, w tym chociażby medycynie, lotnictwie, branży IT czy budownictwie. Grupa od lat skupia się na kwestiach związanych ze skutecznym recyklingiem wyrobów, dlatego wspólnie z ośrodkami naukowymi pracuje nad technologiami, które pozwalają odzyskiwać surowiec, a dany produkt po jego przetworzeniu może ponownie służyć konsumentowi.

Marma stosuje najnowsze rozwiązania dotyczące automatyzacji, procesów sterowania i komputerowego wspierania działalności firmy, umożliwiające maksymalizację efektywności produkcji i ochrony środowiska. Dlatego też Spółka chętnie podejmie współpracę z osobami ambitnymi, otwartymi na nowe wyzwania, które zapraszamy do współpracy.

Grupa Marma otrzymuje liczne wyróżnienia i prestiżowe tytuły za swoją działalność produkcyjną ale też jako organizacja społecznie odpowiedzialna. Jesteśmy szczególnie dumni z tytułu „Mecenas Kultury 2018", Certyfikatu „Wiarygodne Przedsiębiorstwo", jako wyróżnienia dla firm, które przestrzegają norm etycznych w biznesie czy Superwiktorii – Znaku Jakości Przedsiębiorców.
London Stock Exchange Group to jedna z najstarszych i największych pod względem obrotów giełd papierów wartościowych na świecie. Od trzech lat opracowuje listę najbardziej dynamiczne rozwijających się firm w Europie. W tegorocznym raporcie na liście tysiąca najbardziej inspirujących firm znalazło się 30 z Polski. Wśród nich jest Marma Polskie Folie!

MARMA POLSKIE FOLIE®

Zarząd (Office)17 850 66 00 || Dział Kadr (Human Resources) 17 850 66 07 || BOK (Customer Service) 16 642 38 26 || **www.marma.com.pl**

Metropolie będą „rosnąć w dół"

Rozległe miasto jest dwa razy droższe niż gęsto zurbanizowane. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych lat liczba ludności mieszkająca w dużych miastach będzie rosła. Jak poradzić sobie z napływem nowych mieszkańców, aby nie poszerzać ich granic? Z pomocą przychodzi geotechnika i rozwiązania, które pomogą „schować" infrastrukturę pod ziemię.
Na temat perspektyw dla rynku budowlanego wypowiada się Hubert Tomczak, Dyrektor Zarządzający Soletanche Polska.

Kanadyjscy naukowcy z Smart Prosperity Institute przeliczyli, że rozległe miasta kosztują nas więcej niż te, które są gęsto zurbanizowane. Zatem opłaca się inwestować w przebudowę miejsc, które znajdują się w tkance miejskiej, ale np. nie są wykorzystywane. Przeorganizowanie przestrzeni istniejącej w taki sposób, aby można było dodać jej więcej funkcji to skuteczne rozwiązanie.

Renesans terenów poprzemysłowych

Brownfield development (rodzaj inwestycji realizowanej poprzez ponowne wykorzystanie terenów, budynków lub obiektów infrastruktur przemysłowej, często zdegradowanej, którym nadaje się nowe funkcje), to przyszłość nadchodzących lat. Liczba działek w mieście kurczy się. Dzielnice biznesowe zmieniają swoje położenie, jak w przypadku warszawskiej tzw. bliskiej Woli, która zmienia swoje oblicze z terenów pofabrycznych, nieco zapomnianych, na tętniące życiem przez całą dobę biznesowe centrum miasta. Soletanche Polska zrealizowała fundamenty pod trzy tego rodzaju obiekty (Centrum Praskie Koneser, Fabrykę Norblina oraz Browary Warszawskie),

Fabryka Norblina

które oprócz swojej przemysłowej historii łączy jeszcze jeden aspekt. Wszystkie te kompleksy będą wykonane w stylu mixed – use development tj. będą skupiać w sobie kilka funkcji (biurową, mieszkaniową, kulturową, hotelarską, restauracyjną, rozrywkową itp.). Nie tylko w Warszawie realizuje się tego rodzaju projekty. Świetnym przykładem jest aglomeracja śląska, a w niej miasto Katowice, które z roku na rok pięknieje coraz bardziej. Wszystko dzięki inwestycjom takim jak: kompleks biurowy KTW (z fundamentami Soletanche Polska), czy ostatnia realizacja Soletanche Polska, którą firma wykonuje jako Generalny Wykonawca Konstrukcji do stanu 0, Silesia 4 Business. Jeden z ostatnich obiektów w ramach inwestycji realizowanej przez developera firmę TriGranit w ramach rewitalizacji 30 hektarowego terenu po kopalni węgla „Gottwald".

Podziemne kina, baseny czy kościoły

Przestrzeń w mieście będzie coraz bardziej wypełniona, dlatego budowle o znaczeniu komercyjnym czy gospodarczym zostaną zepchnięte pod ziemię. Znajdą się tam z pewnością obiekty sportowe (hale sportowe, baseny), kulturalne (teatry, galerie sztuki, kina, kościoły), komercyjno - rozrywkowe (kręgielnie, kluby nocne, sale konferencyjne, centra handlowe itp.). Ukryjemy tam również budowle o znaczeniu strategicznym takie jak: schrony, obiekty o znaczeniu obronnym, spichlerze czy lodówki (przestrzenie chłodzone wykorzystywane do gromadzenia i przechowywania żywności). Można je realizować w centrach miast pod istniejącymi już przestrzeniami takimi jak place, skwery i parkingi naziemne.

Drożna tkanka miejska to sprawna komunikacja

Ostatnie lata pokazały, że najważniejsze dla miasta jest inwestowanie w infrastrukturę, w celu poprawy „przejezdności" w mieście. Tutaj geotechnika wspiera powstawanie kolejnych linii metra. Przyszłością jest istniejący w wielu stolicach europejskich system linii metra obejmujący swoim zakresem większość dzielnic wymagający zaprojektowania i wykonania skrzyżowań na wielu różnych głębokościach. Wykonanie trakcji kolejowej pod ziemią nie tylko pozwala na rozwijanie znacznych prędkości, co za tym idzie skróceniu czasu podróży, ale przede wszystkim wspiera politykę bezkolizyjnych przepraw komunikacyjnych takich jak podziemne przejścia pod jezdnią dla ruchu pieszego i rowerowego, a tym samym oddania powierzchni nad ziemią do innych celów. Będziemy mierzyli się z potrzebą zredukowania emisji CO_2 do atmosfery dlatego szynowy transport elektryczny będzie preferowana ekologicznie opcją. Ten trend przeniesie się również na koleje dalekobieżne.

4 kondygnacyjny parking podziemny pod zabytkowymi fasadami budynków pofabrycznych_Fabryka Norblina

Więcej ludności - trzeba sprawniej podłączać tzw. media

Tutaj zazwyczaj jest wykonywany tzw. mikrotuneling do celów transportowych, takich jak: pobór i transport wody, transport odpadów i ścieków, transport wód burzowych itp. Jest to technologia bezwykopowa, która wychodzi naprzeciw utrudnieniom jakie towarzyszą budowie uzbrojenia wykonanego sposobem tradycyjnym (rozkopane ulice, objazdy, obniżenie poziomu wód gruntowych czy wycinka drzew). Jego zastosowanie oznacza znaczne ograniczenia ingerowania w zagospodarowanie terenu oraz zmniejszenie do minimum oddziaływanie na środowisko. Jego ogromną zaletą jest możliwość realizowania w silnie zurbanizowanym gęsto zaludnionym terenie.
Rola geotechniki w najbliższym czasie będzie kluczowa. Soletanche Polska jest przygotowana na wyzwania jakie niesie przyszłość.

Fair Play,czyli jak zarabiać pieniądze uczciwie i z klasą

Rozmowa z Mieczysławem Bąkiem, Przewodniczącym Komisji Ogólnopolskiej programu Przedsiębiorstwo Fair Play

Jakie były początki Programu „Przedsiębiorstwo Fair Play"?

Idea programu narodziła się w 1997 r. gdy Fundacja „Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym" KIG wygrała konkurs Polskiej Fundacji Promocji i Rozwoju MSP (obecnie PARP) na realizację projektu popularyzującego rzetelność w biznesie wśród małych i średnich przedsiębiorstw (w ramach PHARE). Już w trakcie trwania I edycji, w której wyłoniliśmy 39 laureatów, okazało się, że konkurs cieszy się dużym zainteresowaniem również wśród większych podmiotów. Postanowiliśmy więc, że kolejna edycja adresowana będzie także do nich, a konkurs przekształciliśmy w program certyfikacyjny.
Podejmując w 1998 r. wyzwanie, jakim była realizacja pierwszej edycji Programu Promocji Kultury Przedsiębiorczości „Przedsiębiorstwo Fair Play" wierzyliśmy, że właściwym sposobem zmieniania otaczającej nas rzeczywistości na lepszą jest pokazywanie przykładów świadczących m.in. o tym, że prowadzić firmę i zarabiać pieniądze można uczciwie i z klasą.
W tym roku program zainteresował ok. 350 firm z całego kraju, z których 270 zgłosiło się do niego, a ostatecznie, po weryfikacji, certyfikaty trafiły do 250 laureatów.

Proszę wymienić korzyści jakie odnoszą uczestnicy tego programu.

Rzetelna weryfikacja, faktyczne przełożenie posiadanego certyfikatu na zainteresowanie klientów i kontrahentów ofertą firmy oraz wyraźny wpływ na budowanie i kształtowanie kontaktów z nimi. Ważnym czynnikiem jest także miejsce w gronie osób myślących o prowadzeniu biznesu w podobny sposób, w oparciu o zasady etyki wzbogacone o zagadnienia Społecznej Odpowiedzialności Biznesu. „Przedsiębiorstwo Fair Play" jest najbardziej wiarygodnym i rozpoznawalnym certyfikatem potwierdzającym rzetelność firmy. Program zatem to nie tylko 22-letnie doświadczenie w weryfikacji firm, ale także rozpoznawalne logo, które niesie ze sobą konkretne wartości, takie jak prestiż, uczciwość czy rzetelność. Korzystając z okazji, odsyłam na naszą stronę www.fairplay.pl, gdzie zamieściliśmy wypowiedzi tegorocznych laureatów.

Jak zmienił się polski biznes w czasie funkcjonowania programu „Przedsiębiorstwo Fair Play"?

Gdy rozpoczynaliśmy pierwszą edycję programu, brakowało wśród przedsiębiorców świadomości jak ważne są inicjatywy podejmowane na rzecz społeczności lokalnych. Dziś CSR staje się jednym ze stałych elementów strategii firm. W tworzenie koncepcji społecznie odpowiedzialnych inicjatyw osobiście angażują się właściciele i zarządy przedsiębiorstw. W trakcie corocznej weryfikacji uczestników poznaliśmy ogromną liczbę firm „z ludzką twarzą", firm działających holistycznie, nastawionych na rozwój, naukę i samodoskonalenie. Na pierwsze miejsce wybijają się: pomoc potrzebującym, warsztaty dla dzieci, sport i ekologia. Wierzymy, że mimo trudnego czasu dla przedsiębiorców, pozytywny efekt realizacji programu nie zostanie zaprzepaszczony i w kolejnych latach do grona „Przedsiębiorstw Fair Play" dołączą nowe podmioty.

Diamentowa Apena-Remont stawia na jakość

Na tegorocznej Wielkiej Gali "Przedsiębiorstwo Fair Play" wręczono nagrody laureatom programu. Diamentową statuetkę otrzymał Piotra Gołda, Prezes Zarządu Apena-Remont Sp. z o.o. To wyjątkowe wyróżnienie w programie otrzymują przedsiębiorstwa, którym Kapituła przyznaje certyfikat w piętnastu kolejnych edycjach.

Jako firma z 20 letnim doświadczeniem Apena-Remont specjalizuje się w remontach maszyn, urządzeń, projektowaniu i budowie nowych maszyn oraz produkcji części zamiennych. Wykonuje także usługi związane z utrzymaniem ruchu maszyn oraz instalacji przemysłowych dla firm i odbiorców indywidualnych. Przez lata firma poszerzała swoje zdolności produkcyjne oraz rozbudowywała zaplecze konstrukcyjno-technologiczne.
Obecnie przedsiębiorstwo dysponuje nowoczesnym sprzętem, ponad 5 tys. m^2 powierzchni użytkowej, profesjonalnym parkiem maszynowym, nowoczesnym oprogramowaniem do projektowania 3D. Zatrudnia ponad 100 pracowników ze średnim i wyższym wykształceniem technicznym, kwalifikacjami i uprawnieniami państwowymi. Realizowana jest także polityka ciągłego doskonalenia zawodowego pracowników na wszystkich stanowiskach. Te właśnie atuty kształtują opinię o stabilnej a zarazem konkurencyjnej pozycji firmy.

Rozwój i współpraca międzynarodowa

Firma działając zarówno na rynku krajowym jak i zagranicznym, nieustannie dba o dobry wizerunek i wiarygodność. Współpracuje z firmami z USA, Niemiec, Czech, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Rosji. Poziom świadczonych usług oraz zaawansowanie działań umożliwiły realizację wielu zleceń dla klientów zagranicznych.

Jakość gwarantem sukcesu

Apena-Remont Sp. z o.o. wdrożyła i pracuje w oparciu o wymogi Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001: 2015. Przynależy także do klubu Gazele Biznesu, grona najefektywniej i najszybciej rozwijających się firm. Spółka dba o ekologię, prowadząc szereg działań zmniejszających oddziaływanie na środowisko naturalne, których finalnym celem będzie wdrożenie wymagań Systemu Zarządzania Środowiskiem ISO 14001.

Społeczna odpowiedzialność biznesu

Firmie od początku istnienia towarzyszy idea Społecznej Odpowiedzialności Biznesu, która przekłada się na promowanie etycznych działań w biznesie, kształtowanie pozytywnych relacji z interesariuszami, a także na trosce o środowisko naturalne. Przedsiębiorstwo angażuje się również w akcje charytatywne np. WOŚP, Szlachetna Paczka oraz pomoc dla dzieci i młodzieży. Mieszkańcom Bielska-Białej i okolic oraz odwiedzającym ten region Polski gościom SpółkaApena-Remont udostępniła największy w Polsce wielopoziomowy tor kartingowy ZYGZAK, który jest jedną z atrakcji Podbeskidzia.
Zapraszamy do współpracy

BT ELECTRONICS gwarantem bezpiecznej przyszłości

BT ELECTRONICS jest uznaną polską marką specjalizującą się w produkcji systemów i rozwiązań dostarczających optymalne narzędzia zwiększające bezpieczeństwo odbiorców. W listopadzie bieżącego roku krakowska firma BT ELECTRONICS jako przyjazna środowisku i pracownikom oraz propagująca zasady etyki w biznesie dołączyła do grona firm posiadających certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play".

Na polskim rynku firma działa od 2006 roku. Zajmuje się produkcją systemów i rozwiązań pod własną marką SAIK (System Automatycznej Identyfikacji Kluczy), który z czasem stał się podstawowym produktem składający się z depozytorów kluczy i przedmiotów – urządzeń, które umożliwiają pracownikom firm i instytucji samodzielne pobieranie i oddawanie przechowywanych w nich zawartości. Firma wdrożyła wiele ciekawych produktów takich jak system inteligentnego zarządzania budynkiem HOMATIC, automatyczna i bezobsługowa recepcja, system wsparcia portiera.

Tajemnica sukcesu firmy

Firma BT ELECTRONICS skupia w swoich szeregach najwyższej klasy specjalistów z dziedziny elektroniki, mechaniki precyzyjnej, telekomunikacji i informatyki, tworzących z pasją i chętnie podejmujących nowe wyzwania. To dzięki entuzjazmowi, kwalifikacjom oraz chęci rozwoju zespołu, firma postrzegana jest jako odpowiedzialny partner dostarczający optymalnych narzędzi zwiększających bezpieczeństwo odbiorców. Dzięki kompleksowej i zaawansowanej technologicznie ofercie oraz pasji tworzenia najlepszych produktów firma rozumie potrzeby swoich klientów.

Jak brzmi dewiza firmy?

Elementarną podstawą działalności firmy jest stworzenie produktu w jak najlepszej jakości co prowadzi do zaspokojenia potrzeb klientów. Jak sami o Sobie piszą „Jakość można pobić na rynku tylko lepszą jakością. Tę dewizę Firma przyjęła jako główny sposób na kreowanie wartości dodanej dla klienta". W rzeczywistości oznacza to, że firma budując w efektywny i innowacyjny sposób zintegrowane rozwiązania w dziedzinie kontroli dostępu, będzie mogła zaspokajać potrzeby nawet najbardziej wymagających klientów.

Jakość to przyszłość

Niezawodność urządzeń i ciągłe doskonalenie procesów to główne czynniki, które kształtują ofertę dla klienta. Innowacyjność w wydaniu firmy to oferowanie już dziś rozwiązań, które pojawią się na rynku dopiero jutro. Przedsiębiorstwo oferuje dzięki temu produkty, które sprawdzą się także w przyszłości. Należy podkreślić, że pionierskie rozwiązania, które zostały wdrożone przez BT ELECTRONICS, spotkały się z uznaniem ze strony licznych instytucji państwowych i publicznych, a także znaczących spółek z sektora prywatnego, którym od lat firma gwarantuje bezpieczeństwo i pełną kontrolę nad powierzonymi zasobami. Wymagającym klientom dostarczane są takie rozwiązania, które pomagają w rozwoju ich organizacji w oparciu o najnowsze innowacje w dziedzinie bezpieczeństwa i które stanowią dla nich wartość dodaną. BT ELECTRONICS bierze pełną odpowiedzialność za każdy, nawet najmniejszy element dostarczanych przez nich produktów. Firma poddaje się zewnętrznej kontroli i certyfikacji, spełniając wymagania normy PN-EN ISO 9001:2009 w zakresie projektowania i produkcji oraz normy PN-EN ISO 14001 w odniesieniu do wymagań środowiskowych.

Wielokrotnie nagradzana za jakość i innowacyjność swoich wyrobów

- 2006 rok - złoty medal Międzynarodowych Targów Poznańskich za system zarządzania kluczami SAIK
- 2016 r. - Złoty Medal MTP za depozytor SAIK CAR służący do kontrolowanego przechowywania kluczy i dokumentów samochodowych
- 2018 r. - Złoty Medal MTP za najnowsze urządzenie SAIK TUBE
- 2019 r. - "Lider Bezpieczeństwa Państwa – 2019" - produkty firmy BT Electronics zostały nominowane w Konkursie jako nowatorskie wyroby wysokiej jakości stworzone przez firmy i instytucje, zarejestrowane na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej

Jak wzmacniać filary polskiej gospodarki?

Na czym opiera się polska gospodarka na przełomie dekad? Jak wpływają na nas paneuropejskie trendy i zagrożenia? O tych problemach dyskutowano podczas IV Forum Przemysłowego w Karpaczu z udziałem polityków, prezesów największych polskich firm, przedstawicieli małych i średnich przedsiębiorstw. Moderatorem panelu był Marcin Prynda, wydawca „Kapitału Polskiego”

Krzysztof Mróz, Senat Rzeczypospolitej Polskiej

Mówiąc o filarach polskiej gospodarki mamy m.in. na myśli naszych narodowych czempionów, w tym Spółki Skarbu Państwa, takie jak KGHM, czy Orlen. Jaka powinna być ich dalsza droga rozwoju? To pytanie musi sobie zadawać każdy menedżer. To zresztą jest dla menedżera zawsze największe wyzwanie – jak zapewnić swojej firmie długotrwały i stabilny rozwój. Wydaje się, że w przypadku polskich, narodowych czempionów droga fuzji i tym samym wzmacniania swojej siły, uzyskiwania efektów synergicznych wydaje się być oczywista. Musimy też pamiętać, że poprzez narodowych czempionów państwo realizuje swoją politykę gospodarczą. Jeśli te firmy będą się wzmacniały ekonomicznie, będą ściślej współpracowały ze sobą, to państwo będzie mogło lepiej i skuteczniej realizować swoją politykę, zwiększając tym samym bezpieczeństwo ekonomiczne kraju. A większe bezpieczeństwo ekonomiczne, to również większe bezpieczeństwo państwa.

Adam Kasprzyk, Grupa Lotos

Do fuzji Orlenu i Lotosu powinno dojść już w przyszłym roku. Chciałby tu podkreślić bardzo ważną rzecz. Dochodzi do połączenia dwóch bardzo silnych ekonomicznie podmiotów. Obydwie firmy mogą bardzo dużo na tym połączeniu skorzystać, znacznie zwiększą się ich możliwości, zarówno jeśli chodzi o działanie na terenie Polski jak i o konkurowanie na rynkach zagranicznych. Ważne jest też to, żeby dokonało się przełamanie w świadomości, że jest to najlepsza droga do wzmacniania siły polskich przedsiębiorstw. Po prostu idziemy tą drogą, które już dużo wcześniej poszli m.in. nasi konkurenci w Europie i na świecie. Można też powiedzieć, że nadrabiamy zaległości, do których doprowadzili nasi poprzednicy.

Spotykamy się niestety z sytuacja, że lokalni politycy Platformy Obywatelskiej z Pomorza próbują podważyć sens połączenia Orlenu z Lotosem. Przekonują, że Lotos związany jest z Pomorzem i region nie może stracić takiej firmy. Oczywiście, że Lotos jest bardzo ważny dla Pomorza, nikt temu nie przeczy. Ale przecież nic z tej firmy nie zostanie zabrane, ani ludzie, ani urządzenia, czy technologie. Lotos po prostu zyska nowe możliwości działania.

I jeszcze jedno. Dużo się mówi podczas tej dyskusji o produktach. Otóż naszym najlepszym produktem i największym kapitałem są ludzie, zarówno ci którzy pracują przy instalacjach, jak i inżynierowie, ale też ludzie młodzi, którzy potencjalnie mogą być naszymi pracownikami, których zaangażowanie i innowacyjność poznajemy przy okazji różnych realizowanych przez nas projektów.

Jacek Cieplak, Biuro Rzecznika MŚP

Dyskutujemy o filarach polskiej gospodarki,. Bardzo dobrze, że mamy wielkie przedsiębiorstwa, spółki Skarbu Państwa, które wyrastają na narodowych czempionów. Musimy jednak pamiętać, że cała tzw. reszta, to małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeciętny polski przedsiębiorca z reguły nie dysponuje wielkim kapitałem, bo nie miał zbyt wiele czasu, aby go wypracować. On go tworzył w najlepszym wypadku 30, a nie 300 lat. Tym bardziej więc musi mieć teraz dobre warunki do funkcjonowania do pomnażania tego kapitału. Potrzebuje do tego dobrego prawa, maksymalnie uproszczonego, przejrzystego.

Musimy pamiętać, że znacznie więcej niż połowa źródeł prawa powstaje na szczeblu europejskim i stamtąd trafia na polski rynek. Muszą się do niego stosować duże podmioty, ale też i pozostałe grupy małych przedsiębiorców, które nieraz potrzebują znacznie więcej czasu niż duże firmy, aby się do nich dostosować. Najnowszy przykład dotyczy systemu dokumentowania odpadów. Nowe obowiązki związane z BDO i ewidencją w czasie rzeczywistym będą szczególnie dotkliwe dla mikro-, małych i średnich przedsiębiorców, którzy do tej pory tego typu czynności zlecają podmiotom zewnętrznym.

Zbigniew Warmuz, Synthos.

W przeciwieństwie do moich przedmówców, jestem umiarkowanym optymistą. Duże polskie przedsiębiorstwa, podobnie jak Synthos, muszą stawiać na innowacje. Pomału kończy się konkurowanie kosztami. I bardzo dobrze, ale nadchodzi czas próby, wykorzystywania swojego innowacyjnego potencjału.

Działalność Grupy Synthos opiera się w dużej mierze na sprzedaży wyrobów chemicznych wykorzystanych jako surowce i produkty pośrednie w szerokiej gamie gałęzi przemysłu, w szczególności w przemyśle samochodowymi w branży budowlanej.

Segment kauczuków syntetycznych jest podstawowym segmentem działalności Grupy. Odbiorcami ok. 80% wolumenu sprzedaży produktów tego segmentu są główni uczestnicy rynku oponiarskiego, w tym Michelin, Continental, Bridgestone, Goodyear, Nokian i Pirelli. Bardzo ważna jest dla nas odpowiedź na pytanie w jakim kierunku będzie rozwijała się branża motoryzacyjna. Wbrew pozorom, nie jest to łatwe do przewidzenia Uważnie obserwujemy rynki niemiecki, chiński i amerykański. I na każdym z nich widać wyraźne spowolnienie gospodarcze i niepewność przyszłości.

Bardzo ważny jest też dla nas segment tworzyw styrenowych, który wytwarza trzy podstawowe rodzaje produktów różniących się przeznaczeniem. Pierwszy z nich to polistyren do spieniania („EPS”), stosowany przede wszystkim jako materiał izolacyjny. To jest bardzo perspektywiczny obszar, ale konkurencja na tym rynku jest niesłychanie silna. Konkurujemy z gigantami w rodzaju takich marek jak BASF czy Total, które mają rozbudowane łańcuchy wartości i zawsze mogą, w razie niekorzystnych warunków zewnętrznych obniżać ceny i generować marże na różnych etapach produkcji. My jeszcze takich możliwości nie mamy. Borykamy się wreszcie z konkurencją firm np. irańskich, które sprzedają w Europie produktyw skrajnych przypadkach poniżej kosztów zakupu surowców. Unia niedostatecznie i niechętnie chroni swoje rynki, zwłaszcza jeśli dumping nie uderza to w interesy największych państw, takich jak Niemcy czy Francja.

Przemysław Myszakowski, Port Lotniczy Wrocław

Podczas tej dyskusji podają różne głosy zarówno optymistyczne jak i pesymistyczne. Ja zaliczam się do optymistów. Moim zdaniem, branża lotnicza w Polsce ma bardzo dobre perspektywy do rozwoju. Mówią o tym wszelkie prognozy w tym i te formułowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jeśli chodzi o Port Lotniczy we Wrocławiu, to pod względem liczby przewiezionych pasażerów, rok 2018 był jak dotąd rekordowy. W 2019 roku też powinniśmy zanotować wzrost, ale biorąc pod uwagę wysoką bazę roku 2018 możemy oczekiwać wzrostu jednocyfrowego. Cały czas rozwijamy sieć połączeń. W tym sezonie zimowym z Wrocławia będzie można polecieć do 55 miejsc na świecie. Coraz większą wagę przywiązujemy do kierunku wschodniego, musimy przecież brać pod uwagę to, że na Dolnym Śląsku pracuje już około 100 tysięcy obywateli Ukrainy.

Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0” powstał jako reakcja branży na przyjętą 14 lutego 2017 roku „Strategię na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” utworzoną z Planu Morawieckiego.

Realizujemy zadania w oparciu o naszą misję bycia Think tankiem w obszarach strategicznego rozwoju koncepcji transportowej dla RP. Wspieramy inwestycje infrastrukturalne, taborowe, projekt CPK, transportu multimodalnego i ideę partnerstwa innowacyjnego. Promujemy producentów usług i urządzeń rozwijających polski przemysł oraz firmy tworzące miejsca pracy dla naszych obywateli.

Obecnie Klaster zrzesza 31 podmiotów członkowskich. Łączny obrót spółek przynależących do naszego porozumienia to ponad 17 mld zł.

Wśród firm klastrowych są m.in. duże spółki giełdowe takie jak Budimex, COMP, czy RAFAMET. Wśród naszych członków są przewoźnicy kolejowi m.in. PKP Intercity, Przewozy Regionalne oraz producenci taboru H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych czy PESA Bydgoszcz S.A.

Zrealizowaliśmy szereg spotkań eksperckich dla członków Klastra, konferencje dedykowane promowaniu innowacyjności. Zabieraliśmy głos podczas ważnych wydarzeń branżowych o charakterze ogólnopolskim i międzynarodowym (Kongres 590, TRAKO 2017 i 2019, Kongres Rozwoju Transportu, Forum Wizja Rozwoju). Na przestrzeni działania Klastra zawiązaliśmy współpracę międzyklastrową.
Stanowimy ciało doradcze w sprawach uchwał Rady Ministrów, opiniujemy dokumenty ministerialne.
Tworzymy wspólnie z innymi podmiotami raporty: realizacja Krajowego Programu Kolejowego, „Efektywny i innowacyjny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów”, które powstają przy współpracy ekspertów i profesorów.

Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0” jest skutecznym i wiarygodnym podmiotem reprezentującym sektor rynku transportowego, skupiającym największe przedsiębiorstwa branży w Polsce oraz podejmującym rozliczne działania na rzecz kształtowania polityki transportowej.

Wszystkim Klientom, Partnerom
oraz Przyjaciołom naszej firmy
życzymy w Nowym Roku
wielu wygranych, sukcesów
oraz odważnych planów
i satysfakcji z ich realizacji.

Zarząd i Pracownicy IGT Poland sp. z o.o.

IGT | Dostawca rozwiązań IT dla loterii na całym świecie.

TOYOTA
ALWAYS A BETTER WAY
[WYPRZEDAŻ] 2019
RAV4
CAMRY
COROLLA TS KOMBI
COROLLA HATCHBACK
COROLLA SEDAN

Toyota RAV4 – zużycie paliwa i emisja CO_2 w zależności od wariantu i wersji auta: metoda badawcza WLTP od 5,5 do 7,7 l/100 km i od 125 do 176 g/km. Toyota Camry – zużycie paliwa i emisja CO_2 w zależności od wariantu i wersji auta: metoda badawcza WLTP od 5,3 do 5,6 l/100 km i od 119 do 127 g/km. Toyota Corolla TS Kombi – zużycie paliwa i emisja CO_2 w zależności od wariantu i wersji auta: metoda badawcza WLTP od 4,3 do 7,3 l/100 km i od 97 do 165 g/km. Toyota Corolla Hatchback – zużycie paliwa i emisja CO_2 w zależności od wariantu i wersji auta: metoda badawcza WLTP od 4,3 do 7,3 l/100 km i od 97 do 165 g/km. Toyota Corolla Sedan – zużycie paliwa i emisja CO_2 w zależności od wariantu i wersji auta: metoda badawcza WLTP od 4,3 do 7,4 l/100 km i od 98 do 167 g/km. Zużycie paliwa i emisja spalin CO_2 w konkretnym pojeździe w warunkach drogowych może różnić się od podanych wyników pomiarów. Na zużycie paliwa i emisję CO_2 wpływa sposób prowadzenia pojazdu oraz inne czynniki (takie jak warunki drogowe, natężenie ruchu, stan pojazdu, ciśnienie w oponach, zainstalowane wyposażenie, obciążenie, liczba pasażerów itp.). Promocja i przedstawione w dokumencie rabaty nie dotyczą klientów flotowych. Jeżeli jesteś klientem flotowym, zapraszamy do Autoryzowanego Dilera Toyoty celem przedstawienia warunków. Informacje o działaniach dotyczących odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji: www.toyota.pl.

TOYOTA CENTRUM
WROCŁAW
ul. Legnicka 164-168
ul. Klecińska 155

elastycznie
kompleksowo
natychmiastowo

Enterprise Europe Network

Łączymy międzynarodowe doświadczenie biznesowe ze znajomością lokalnych rynków, by wesprzeć MŚP w wejściu na rynki zagraniczne.

- Szukasz zagranicznych partnerów handlowych lub technologicznych?
- Poszukujesz analiz i informacji o rynkach międzynarodowych?
- Zastanawiałeś się, jakie przepisy i standardy dotyczą Twojej działalności na międzynarodowych rynkach?
- Potrzebujesz dodatkowych funduszy na rozwój przedsiębiorstwa?
- Jesteś zainteresowany przeprowadzeniem audytu technologicznego, wzorniczego lub marketingowego?
- A może planujesz prace badawczo-rozwojowe lub poszukujesz innowacyjnych technologii?

Jesteśmy po to by pomóc. Bezpłatnie.

Politechnika Wrocławska

Wrocławskie Centrum Transferu Technologii

enterprise europe network
Wsparcie dla biznesu w zasięgu ręki

Komisja Europejska

SCAN ME

Kontakt:

+48 71 320 33 18
wctt@pwr.edu.pl
wctt.pwr.edu.pl
@wc4tt