

Polska Logistycznym Hubem Europy



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**



**Polska
Logistycznym
Hubem
Europy**

Wprowadzenie

Czy Polska może stać się logistycznym hubem Europy? A jeśli tak, to jakie warunki muszą zostać spełnione i co to w ogóle oznacza? W inicjatywach podejmowanych w ramach działalności Polskiego Instytutu Transportu Drogowego często zadawaliśmy sobie i naszym rozmówcom te pytania. Hub rozumiemy wedle definicji, która mówi o centralnym punkcie, lokalizacji, miejscu, w którym są zbierane, sortowane, przeładowywane i dalej dystrybuowane towary na określonym obszarze. Możemy też mówić o centrum logistycznym/dystrybucyjnym, którym w naszym wypadku miałyby być Polska, posiadająca do tego to, co najważniejsze – położenie geograficzne. Pozostaje zatem wykorzystać ten atut, a żeby dowiedzieć się jak to zrobić, postanowiliśmy zorganizować projekt pod nazwą „Polska Logistycznym Hubem Europy”.

Naszym założeniem było przede wszystkim zorganizowanie cyklu debat (paneli dyskusyjnych), podczas których podejmiemy temat zapraszając ekspertów branży TSL i tych reprezentujących dziedziny jej towarzyszące. Kiedy jednak wystartowaliśmy, zaskoczyła nas pandemia, która całkowicie wpłynęła na życie mieszkańców wszystkich kontynentów, a co za tym idzie również na biznes. Nie mogliśmy przejść obojętnie obok toczących się wydarzeń i szybko zmieniliśmy planowaną formułę spotkań na żywo, na spotkania on-line. Dobieraliśmy tematy, które stały się ważne tu i teraz, z konsekwencjami na przyszłość polskiej i światowej logistyki, co znacząco wpłynęło na spektrum poruszanych podczas zorganizowanych spotkań zagadnień. A były to tematy od e-commerce i logistyki magazynowej, przez cyberbezpieczeństwo i bezpieczeństwo w transporcie, tarcze antykrzysowe, problemy z płynnością finansową, aż po kwestie infrastrukturalne, wyzwania stojące przed cyfryzacją, rozwój transportu intermodalnego czy budowanie konkurencyjności i ekspansję zagraniczną polskiego biznesu. To wiele godzin długich dyskusji ze znakomitymi ekspertami reprezentującymi przeróżne firmy i instytucje. Na wiele ze stawianych pytań udało nam się znaleźć odpowiedzi, ale pojawiło się też mnóstwo nowych. Polska ma oczywiście szansę, aby stać się logistycznym hubem Europy, ale potrzeba do tego twardej infrastruktury transportowej, terminali, dróg, rozwoju portów morskich i lotniczych, jak i infrastruktury cyfrowej, kompetencji, a także odpowiednio prowadzonej polityki nastawionej na wsparcie i traktowanie branży TSL, jako strategicznej dla polskiej gospodarki. Należy angażować się w międzynarodowe inicjatywy, takie jak Nowy Jedwabny Szlak czy Inicjatywa Trójmorza. Trzeba wspierać polskich przedsiębiorców i ich ekspansję zagraniczną – szczególnie w czasach trudnych, nie tylko ze względu na niepewność związaną z pandemią koronawirusa, ale również ze względu na politykę krajów sąsiednich i całej Unii Europejskiej, zmierzającą do ograniczenia działalności polskich przewoźników na tamtejszych rynkach. Należy też spojrzeć poza horyzont, na perspektywę kolejnych pięciu czy dziesięciu lat i znaleźć taką strategię działania, która zapewni nam pozycję nie tylko europejskiego centrum logistycznego, ale wręcz eurazjatyckiego.

Dziś wiemy, że do tego potrzeba dalszych dyskusji i rozmów z ekspertami, przedsiębiorcami i wizjonerami, którzy mają głowy pełne pomysłów. Dlatego zapraszamy do zapoznania się z podsumowaniem projektu i zachęcamy do śledzenia naszej strony www.pitd.org.pl, ponieważ w nadchodzącym, 2021 roku będziemy ten projekt kontynuować. Jeśli tylko chciałbyś włączyć się do działania, zapraszamy do kontaktu.



Marcin Wolak

- prezes zarządu
Polskiego Instytutu
Transportu Drogowego





POLSKA LOGISTYCZNYM HUBEM EUROPY

PODSUMOWANIE PROJEKTU

W ramach projektu „Polska Logistycznym Hubem Europy” Polski Instytut Transportu Drogowego zorganizował 15 debat, w tym trzy w ramach jednego wydarzenia – konferencji online, w których udział wzięło łącznie 42 panelistów.

Spotkania były okazją do inspirującej wymiany myśli i wzajemnego lepszego poznania się. Podczas debat omawiane były złożone zagadnienia – od logistyki magazynowej dla e-commerce, przez nowe technologie, a cyberbezpieczeństwo w branży TSL, po wielkość polskich inwestycji w skali europejskiej. Poziom dyskusji oraz ich rzeczowość, wnikliwość i kompleksowość będą miały nieocenioną wartość i realny wpływ na sytuację w branży transportowo – logistycznej.

 **3.197**
odtworzeń

170 669
wyświetleń
treści związanych z projektem



 **19.317**
wyświetleń



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014 – 2020



598 
udostępnienia
na facebooku

120 
pytań
od widzów debat online

3578 
odstón
tekstów na stronie PITD

640 
zarejestrowanych
widzów debat

1120 
minut
rozmów z ekspertami

42 
panelistów

12 
debat

44 
zaangażowane
organizacje

1 
konferencja = **3** 
panele + **1** 
KEYNOTE
SPEECH
ANDRZEJA BANUCHY

Logistyka magazynowa dla e-commerce w czasie koronawirusa i po nim

Pierwsza debata | 14 maja 2020r.



Szymon Knychalski

Redaktor naczelny portalu Trans.INFO



dr hab. Arkadiusz Kawa

Dyrektor Łukasiewicz IliM



Patrycja Rubik

CEO platformy magazynowej wareh.com



Przemysław Pięta

Dyrektor zarządzający HUB Logistics Polska



Pierwsza debata odbyła się 14 maja 2020 r. Dyskusję prowadził Szymon Knychalski, redaktor naczelny portalu Trans.INFO, a udział w niej wzięli: dr hab. Arkadiusz Kawa, dyrektor Łukasiewicz IliM, Patrycja Rubik, CEO platformy magazynowej wareh.com oraz Przemysław Pięta, dyrektor zarządzający HUB Logistics Polska.

Podczas gdy gospodarka ma się różnie, a prognozy na najbliższe miesiące są raczej pesymistyczne, I kwartał 2020 roku okazał się drugim najlepszym kwartałem w historii pomiarów – wskazał podczas debaty redaktor naczelny Trans.INFO Szymon Knychalski, powołując się na raport firmy Cushman & Wakefield.

Eksperti szukali odpowiedzi na to, w jaki sposób pandemia zmieniła środowisko magazynowe w Polsce. Patrycja Rubik podkreśliła, że rynek nieruchomości odczuł zmiany, ale poza zagrożeniami, pojawiły się także szanse na szybszy rozwój. Oceniała, że wykorzystanie ich będzie jednak możliwe dopiero wówczas, gdy najemcy magazynów zaczną realnie myśleć o organizowaniu procesów logistycznych z myślą o obsłudze e-commerce.

Przemysław Pięta, dyrektor zarządzający HUB Logistics Polska zastanawiając się nad tym, na co branża magazynowa powinna się jeszcze przygotować, zwrócił uwagę na sekwencję zdarzeń. – Pamiętajmy, że coś, co w lutym było chińskim problemem podaży, od marca zaczęło być globalnym problemem popytu. A to właśnie popyt będzie jednym z największych wyzwań dla branży – wskazał.

Czy grozi nam brak obiektów magazynowych? Arkadiusz Kawa, dyrektor Sieci Badawczej Łukasiewicz – Instytut Logistyki i Magazynowania podkreślił, że mamy w Polsce ponad 19 mln metrów kwadratowych powierzchni profesjonalnej, a więc o ilość magazynów nie musimy się martwić. Musimy jednak pamiętać, że e-commerce to często garażowa, domowa robota. Magazyny dla obsługi handlu w sieci w przeciwieństwie do „klasycznych” opierają się na logistyce jednej sztuki, a to wymaga odpowiednich inwestycji. O tym, jakie to inwestycje dowiesz się oglądając zapis debaty:

<https://www.youtube.com/watch?v=jM7GdVRUY7E>



„Musimy pamiętać, że e-commerce to często garażowa, domowa robota. Magazyny dla obsługi handlu w sieci w przeciwieństwie do „klasycznych” opierają się na logistyce jednej sztuki, a to wymaga odpowiednich inwestycji.”

Arkadiusz Kawa, dyrektor Sieci Badawczej Łukasiewicz
– Instytut Logistyki i Magazynowania



Debatę obejrzyć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Eksperci poruszyli kwestie związane z pomocą, na jaką w ramach tarczy antykrzysowej może liczyć branża transportowa. Wojciech Miedziński wymienił oferowane przez ARP Leasing pożyczki obrotowe i leasing operacyjny z karencją w spłacie. Kamil Rybikowski zwrócił uwagę na szereg rozwiązań, które na etapie prac nad tarczą oferowało Biuro Rzecznika MŚP. Wspominał o akcji #RatujBiznes, gdzie kancelarie prawne i podatkowe świadczyły przedsiębiorcom w potrzebne usługi pro bono.

Niektóre zapisy tarczy antykrzysowej 3.0 związane z działalnością branży transportowej, czyli zmiany w przepisach wykonywania różnego rodzaju działalności przewozowej, negatywnie ocenił Piotr Mikiel. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD stwierdził, że zmiany te są dla branży nieistotne i podkreślił, że Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce sugerowało inne, ich zdaniem lepsze rozwiązania.

Panowie dyskutowali również o tym, jak przygotować się do rzeczywistości po kryzysie. Marcin Wolak, prezes Polskiego Instytutu Transportu Drogowego zauważył, że w lepszym przygotowaniu się do kolejnych kryzysów pomogłaby cyfryzacja. – Można mówić o wielu procesach cyfryzacji w obszarze branży transportowej, jak np. elektroniczny międzynarodowy list przewozowy e-CMR, którego brak był odczuwalny na początku pandemii, gdy panował największy chaos i gdy zostały zamknięte granice. Cyfryzacja elektronicznego listu przewozowego jest istotna również ze względów bezpieczeństwa, uniknęlibyśmy przekazywania dokumentów papierowych, na których wirus może się przenosić – ocenił prezes Wolak.

Pod koniec spotkania pewną obietnicę złożył Wojciech Miedziński. Co zaproponował prezes ARP Leasing? Sprawdź oglądając zapis debaty:

<https://www.youtube.com/watch?v=evgYrHcp2pU>



„W lepszym przygotowaniu do kolejnych kryzysów, pomogłaby cyfryzacja. Można mówić o wielu procesach cyfryzacji w obszarze branży transportowej, jak np. elektroniczny międzynarodowy list przewozowy e-CMR, którego brak był odczuwalny na początku pandemii.”

Marcin Wolak, prezes Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Debatę obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



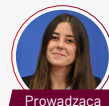
Tarcza antykrzysowa dla sektora TSL... i co dalej?

Druga debata | 27 maja 2020r.

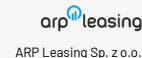


Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu Drogowego



Prowadząca



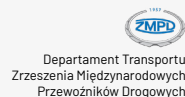
Wojciech Miedziński

Prezes
ARP Leasing Sp. z o.o.



Kamil Rybikowski

Radca Rzecznika
MŚP



Piotr Mikiel

Dyrektor Departamentu
Transportu ZMPD



Marcin Wolak

Prezes Polskiego Instytutu
Transportu Drogowego



Druga debata odbyła się 27 maja 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Wojciech Miedziński, prezes ARP Leasing Sp. z o.o., Kamil Rybikowski, radca Rzecznika MŚP, Piotr Mikiel, dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz Marcin Wolak, prezes Polskiego Instytutu Transportu Drogowego.

Jak unikać zatorów płatniczych w transporcie? Możliwości technologiczne, instrumenty finansowe, rozwiązania prawne.

Trzecia debata | 9 czerwca 2020r.



Szymon Knychalski

Redaktor naczelny portalu Trans.INFO

trans.INFO
Trans.INFO



Maciej Wroński

Prezes TLP

TLP
TLP



Bogdan Kosturek

CTO Trans.eu

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT PLATFORM
CTO Trans.eu



Adam Łącki

Prezes KRD

KRAJOWY REJESTR PODROZNY
KRD



Trzecia debata odbyła się 9 czerwca 2020 r. Dyskusję prowadził Szymon Knychalski, redaktor naczelny portalu Trans.INFO, a udział w niej wzięli: Maciej Wroński, prezes TLP, Bogdan Kosturek, CTO Trans.eu oraz Adam Łącki, prezes KRD.

Paneliści byli dalecy od zgodności – to najdelikatniejsze wyrażenie jakim można podsumować debatę. Trzy osoby – trzy perspektywy.

Proste, wręcz brutalnie prawdziwe naszkicowanie pewnych szkodliwych dla branży zjawisk. Przedstawienie przykładów nieuczciwych zachowań czy wręcz modus operandi niektórych działających na rynku podmiotów – to perspektywa Macieja Wrońskiego, prezesa TLP. Co zatem zrobić? Można na przykład za pomocą znacznych interwencji ograniczyć dostęp do zawodu przewoźnika i spedytora.

Inaczej sprawę widzi Adam Łącki z KRD. Małe podmioty rynku transportowego mogłyby szybciej odzyskiwać swoje należności, gdyby ich kontrahenci wiedzieli, że bezpośrednią konsekwencją zwłoki jest windykacja... z całym jej dobrodziejstwem inwentarza, gdyż prowadzona przez wyspecjalizowany podmiot. Dużym ułatwieniem byłyby zmiany legislacyjne, np. przymus wdrożenia rozwiązań paperless, ale nie tylko to.

Inny świat jest możliwy, szczególnie dzięki nowoczesnym narzędziom finansowym i informatycznym – postulował Bogdan Kosturek, CTO Trans.eu. W Stanach Zjednoczonych termin płatności 30 dni jest praktycznie nieprzekraczalny, co dla nas jest porażające. Drobne zmiany prawne i technologiczne mogłyby również uzdrowić cash-flow małych podmiotów. Jak te zmiany? Jak powiązane są z rynkiem kapitałowym (który mógłby zyskać na pomocy w zdyscyplinowaniu przepływów finansowych między podmiotami)? I wreszcie – czy nasi uczestnicy osiągnęli porozumienie? Odpowiedzi na te pytania znajdziesz oglądając zapis debaty:

<https://www.youtube.com/watch?v=UF1xx3xWaDY>



„Firmy nie płacą, bo nie muszą. Gdyby na rynku nie było nadpodaży usług, to bardzo szybko by się rozniosło, że ktoś jest nieuczciwy i wkrótce byłby w desperacji chcąc poprawić swoją reputację. Obecnie nie musi jej poprawiać, bo i tak znajdzie kontrahenta.”

Maciej Wroński, prezes TLP



Debatę obejrzyć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Pakiet mobilności wymusił zmiany w funkcjonowaniu polskich przewoźników. Czy odpowiedzią ze strony rodzimego rynku może być pewnego rodzaju „ucieczka do przodu”? Ten temat bardzo dokładnie omówili prelegenci debaty. O wejściu na niemiecki rynek, jako pełnoprawny podmiot opowiadał Marcin Molak, dyrektor oddziału Mexem GmbH. Uwolnienie z ograniczeń przepisów o kabotażu, to tylko jedna z wielu zalet wymienionych podczas spotkania. Ale czy są jakieś wady? Jak wygląda codzienna działalność na niemieckim rynku? O uwarunkowaniach prawnych opowiedzieli Paul Reich z Kancelarii Transcash Łazarewicz Sp. k. i Łukasz Chrabański, kierownik ZBH Frankfurt GmbH.

Panowie odpowiadali także na szereg pytań od widzów. Wśród nich padło pytanie o to, czy trzeba przerejestrować całą flotę. Odpowiedź okazała się prosta, ale niosąca cały bagaż konsekwencji, bo przecież finansowanie przewoźników zazwyczaj opiera się o leasing. Czy bank – właściciel pojazdów, zgodzi się na zarejestrowanie ich w obcym kraju? Inne pytania dotyczyły, m.in. kwestii sukcesji, zakupu „gotowej spółki”, czy działalności podmiotów ułatwiających funkcjonowanie polskich firm na tym rynku.

Debatę obejrzeć można na kanale YouTube Polskiego Instytutu Transportu Drogowego:

<https://www.youtube.com/watch?v=6YEVldbVLQ8>

» „Nie ma znaczenia jaki kapitał stoi za spółką GmbH. Chodzi o to, że działamy na tych samych zasadach, więc jest jasność dotycząca jurysdykcji. Mamy spółkę w tym samym kraju, dlatego kontakty są łatwiejsze i dużo bardziej wiarygodne.”

Łukasz Chrabański, kierownik ZBH Frankfurt PAIH

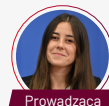
Niemiecki oddział polskiej firmy. Spółka GMBH - korzyści i zagrożenia

Czwarta debata | 2 lipca 2020r.

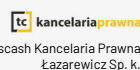


Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu Drogowego



Prowadząca



Paul Reich

Starszy prawnik
Transcash Kancelaria Prawna



Łukasz Chrabański

Kierownik
ZBH Frankfurt PAIH



Marcin Molak

Dyrektor oddziału
Mexem GmbH



Czwarta debata odbyła się 2 lipca 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Paul Reich, starszy prawnik w Transcash Kancelaria Prawna Łazarewicz Sp. k., Łukasz Chrabański, kierownik ZBH Frankfurt PAIH oraz Marcin Molak, dyrektor oddziału Mexem GmbH.

Debatę obejrzeć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



Jak dobrze wybrać ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego?

Piąta debata | 13 lipca 2020r.



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu Drogowego



Polski Instytut Transportu Drogowego



Adam Pająk

Prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu



Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu



Magdalena Mitreğa

Specjalista ds. ubezpieczeń transportowych



Wiener TU S.A.



Paweł Łazarewicz

Radca prawny
Transcash Kancelaria Prawna



Transcash Kancelaria Prawna Łazarewicz Sp. k.



Piąta debata odbyła się 13 lipca 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Adam Pająk, prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu, Magdalena Mitreğa, specjalista ds. ubezpieczeń transportowych w Wiener TU S.A. oraz Paweł Łazarewicz, radca prawny w Transcash Kancelaria Prawna Łazarewicz Sp. k.

W powszechnym odbiorze wiele osób sądzi, że ubezpieczenie przewoźnika drogowego (OCPD) chroni ładunek w transporcie. Eksperci, którzy brali udział w debacie tłumaczyli jakie elementy w istocie obejmuje taka polisa i w jakich sytuacjach ubezpieczyciel pokryje szkody wyrządzone w ładunku.

Zasadniczo polisa OCPD chroni przede wszystkim interes ekonomiczny i prawny przewoźnika. Według prawa przewozowego przewoźnik odpowiada głównie za utratę, ubytek i uszkodzenie przewożonego ładunku lub za opóźnienie w jego dostawie. Wiele zależy od konkretnej sytuacji, dlatego jeśli komuś zależy głównie na bezpieczeństwie ładunku powinien skorzystać z ubezpieczenia cargo. - Ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego nie chroni ładunku w transporcie! Ono robi to niejako przy okazji, w konsekwencji, natomiast to jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Jeżeli chcemy ubezpieczyć mienie w transporcie, to powinniśmy pomyśleć o ubezpieczeniu cargo, dlatego że to ubezpieczenie jest ściśle przeznaczone do tego celu. Uczulam, żeby zwrócić uwagę na te różnice, ponieważ złe dobrane ubezpieczenie może przysporzyć nam nie lada kłopotów – ostrzega Adam Pająk, prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu.

Eksperci wyjaśniali też co jest brane pod uwagę przy kalkulowaniu ceny ubezpieczenia i jakie czynniki mają w tym procesie szczególne znaczenie dla ubezpieczycieli. Co jeszcze warto wiedzieć o polisach OCPD i czym się kierować w ich wyborze dowiecie się oglądając zapis debaty:

<https://www.youtube.com/watch?v=oFApjwKkWes>



„Złe dobrane ubezpieczenie może przysporzyć nam nie lada kłopotów.”

Adam Pająk, prezes zarządu Transbrokers
Ubezpieczenia Dla Transportu



Debatę obejrzyć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Nie tylko najnowsze statystyki, ale również plany i wizje rozwoju infrastruktury parkingowej i drogowej oraz inicjatywy biznesu, wpływające na bezpieczeństwo na drogach – o tym wszystkim rozmawiali eksperci, którzy brali udział w debacie.

Dorota Olszewska, prezes zarządu w Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego podkreśliła, że oprócz instytucji, które są powołane do tego, aby zwiększać bezpieczeństwo na drodze, istnieje jeszcze szereg firm i organizacji pozarządowych, które przykładają cegiełkę do poprawy tego bezpieczeństwa. Kobieta wskazała kilka przykładów takich instytucji, przy czym podkreśliła, że mamy w Polsce pewne braki. – To, czego nam brakuje, to z pewnością ogólnej polityki, ogólnych wytycznych ekspertów, jakiegoś planu. Kończy nam się dekada działań, która trwała od 2010 r. i teraz Unia Europejska wprowadza nowe wytyczne, natomiast my w Polsce nadal takich wytycznych nie opracowaliśmy. Dobrze byłoby, gdyby owe się pojawiły, abyśmy przestali działać po omacku – oceniła.

Nie odbyło się również bez rozważań na temat wpływu nowych technologii na sytuację na drogach. Eksperci wskazali na kilka istotnych rozwiązań technologicznych, które z jednej strony ułatwiają nam funkcjonowanie na drodze, ale z drugiej mogą stać się przyczyną wypadków. Aby poznać te rozwiązania, obejrzyj zapis debaty:

<https://www.youtube.com/watch?v=PUnOMTMVhN0>



„Kończy nam się dekada działań, która trwała od 2010 r. i teraz Unia Europejska wprowadza nowe wytyczne, natomiast my w Polsce nadal takich wytycznych nie opracowaliśmy. Dobrze byłoby, gdyby owe się pojawiły, abyśmy przestali działać po omacku.”

Dorota Olszewska, prezes zarządu w Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

Debatę obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



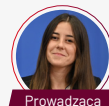
Biznes transportowy, a bezpieczeństwo na drogach

Szósta debata | 28 lipca 2020r.



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu
Drogowego



Prowadząca



Partnerstwo dla
Bezpieczeństwa Drogowego

Dorota Olszewska

Prezes zarządu w Partnerstwo
dla Bezpieczeństwa Drogowego



Centrum Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego

Tadeusz Zagajewski

Prezes Centrum Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego



Dagmara Trusewicz

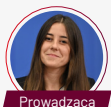
Koordynator projektów
w Fundacji Truckers Life



Szósta debata odbyła się 28 lipca 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Dorota Olszewska, prezes zarządu w Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Tadeusz Zagajewski, prezes Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Dagmara Trusewicz, koordynator projektów w Fundacji Truckers Life.

Nowe technologie, a cyberbezpieczeństwo w branży TSL

Siódma debata | 12 sierpnia 2020r.



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu
Drogowego



Polski Instytut
Transportu Drogowego



Michał Jatczak

Ekspert w zakresie ryzyka
cybernetycznego



Marsh Polska

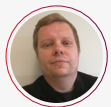


Tomasz Właż

Naczelnik wydziału krajowego
systemu cyberbezpieczeństwa



Ministerstwo
Cyfryzacji
Departament Cyberbezpieczeństwa
Ministerstwo Cyfryzacji



Bartłomiej Balcerek

Ekspert cyberbezpieczeństwa



Lemlock

Siódma debata odbyła się 12 sierpnia 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Michał Jatczak, ekspert w zakresie ryzyka cybernetycznego w Marsh Polska, Tomasz Właż, Naczelnik Wydziału Krajowego Systemu Cyberbezpieczeństwa w Departamencie Cyberbezpieczeństwa Ministerstwa Cyfryzacji oraz Bartłomiej Balcerek, ekspert cyberbezpieczeństwa w Lemlock.

Cyberbezpieczeństwo w transporcie czy w szerszej perspektywie? W końcu branża transportowa działa na styku wielu dziedzin. Właśnie o tych zagadnieniach rozmawiali przedstawiciele administracji rządowej, biznesu analizującego ryzyko oraz podmiotu ściśle zajmującego się cyberbezpieczeństwem.

O tym, że hacking, phishing i inne angielsko brzmiące wyrażenia są językiem zrozumiałym w Ministerstwie Cyfryzacji zapewniał Tomasz Właż. Naczelnik Wydziału Krajowego Systemu Cyberbezpieczeństwa podobnie jak inni uczestnicy zauważa postępujące zmiany świadomościowe w kwestiach cyberbezpieczeństwa. To żaden wstyd zostać w dzisiejszych czasach zhakowanym, gorzej jeśli utrzymuje się to w sekrecie i nie podejmuje odpowiednich działań naprawczych. Jakże to działania i jak identyfikować zagrożenia opowiedział Michał Jatczak z Marsh Polska pozbawiając ich jednocześnie złudzeń – ilość i jakość ataków będzie się zwiększać, sprzyja temu dość niska bariera wejścia w cyberprzestępczość, np. możliwość zakupu gotowych hakerskich rozwiązań.

Jednocześnie debatujący analizowali wpływ cyfryzacji branży TSL na jej podatność na ataki. Przykładem popularnej strategii jest atak na kontrahenta dużego podmiotu, zazwyczaj słabiej chronionego. Jak się przed tym wszystkim bronić? Jedną z perspektyw pokazał Bartłomiej Balcerek z firmy Lemlock, która oferuje usługi z zakresu cybersecurity&legal.

Jak w każdej dziedzinie, tak i w tematach bezpieczeństwa komputerowego istnieją produkty ubezpieczeniowe. Jak wybrać? Tego wszystkiego dowiesz się oglądając zapis debaty:

https://www.youtube.com/watch?v=OMLfse_DfVU



„Liczba incydentów nie będzie maleć. Na przykład jeśli chodzi o ataki phishingowe, to w całym ubiegłym roku było ich około 4 tysięcy. W tym roku zgłoszono już powyżej 4 tysięcy incydentów, a mamy dopiero pierwsze półrocze.”

*Tomasz Właż, Naczelnik Wydziału Krajowego Systemu
Cyberbezpieczeństwa w Departamencie Cyberbezpieczeństwa
Ministerstwa Cyfryzacji*



Debatę obejrzyć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Gośćmi Polskiego Instytutu Transportu Drogowego były osoby, które na co dzień zajmują się identyfikacją ryzyka zarówno w swoich organizacjach, jak i na zlecenie innych podmiotów. Eksperci debaty byli wyjątkowo zgodni: trzeba zawsze mieć plan B!

Ale co zrobić, aby ten plan był zawsze aktualny i możliwy do wykonania? Żeby nie był – jak to barwnie ujęła Renata Davidson, tzw. pułkownikiem, czyli dokumentem leżącym jedynie na półce? Prelegenci odpowiadają na te pytania i proponują rozwiązania, które wdrożyli w wielu biznesach oraz w swoich organizacjach.

Nie mogło się obejść bez odniesień do aktualnej sytuacji pandemicznej. Materializacji ryzyka w tej właśnie formie nie spodziewał się nikt, ale każdy z rozmówców był doskonale przygotowany na inne rodzaje ryzyk, które były emanacją COVID-19. Przykłady? Niedostępność siedziby firmy, czy absencja pracowników i dostawców na poziomie wyższym niż 50%.

Debatę obejrzeć można na kanale YouTube Polskiego Instytutu Transportu Drogowego:

<https://www.youtube.com/watch?v=Wl5wefhFtFE>



„Czy ktokolwiek przewidział dokładnie taki scenariusz [covid - przyp. red.]? Odpowiedź brzmi: NIE. Natomiast wszyscy nasi klienci mieli uwzględnione w swoich planach pewne elementy, które składają się na ten scenariusz i to, że te rzeczy mogą się wydarzyć jednocześnie. Jeśli chodzi o pandemię to mieliśmy dokładnie »ten kejs«”.

Renata Davidson, specjalista ds. zarządzania ryzykiem operacyjnym i ciągłości biznesowej

Debatę obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



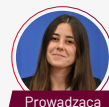
Ciągłość działania w branży TSL

Ósma debata | 20 sierpnia 2020r.



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu Drogowego



Prowadząca



Renata Davidson

Spec. ds. zarządzania ryzykiem operacyjnym i ciągłości biznesowej



Igor Ziniewicz

Ekspert ds. zarządzania ryzykiem



Monika Appolt-Bubacz

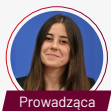
Dyrektor ds. ryzyka



Ósma debata odbyła się 20 sierpnia 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Renata Davidson, specjalista ds. zarządzania ryzykiem operacyjnym i ciągłości biznesowej w Davidson Consulting i Wspólnicy Sp. z o.o.. Igor Ziniewicz, ekspert ds. zarządzania ryzykiem w Davidson Consulting i Wspólnicy Sp. z o.o. oraz Monika Appolt-Bubacz, dyrektor ds. ryzyka w Raben Management Services Sp. z o.o.

Ubezpieczenie ładunku w transporcie - OCPD czy CARGO?

Dziewiąta debata | 3 września 2020r.



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu
Drogowego



Polski Instytut
Transportu Drogowego



Adam Pająk

Prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu



Transbrokers Ubezpieczenia
Dla Transportu



Magdalena Mitrega

Specjalista ds. ubezpieczeń
transportowych



Wiener TU S.A.



Paweł Łazarewicz

Radca prawny
Transcash Kancelaria Prawna



Transcash Kancelaria Prawna
Łazarewicz Sp. k.



Dziewiąta debata odbyła się 3 września 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Adam Pająk, prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu, Magdalena Mitrega, specjalista ds. ubezpieczeń transportowych w Wiener TU S.A. oraz Paweł Łazarewicz, radca prawny w Transcash Kancelaria Prawna Łazarewicz Sp. k.

- Ubezpieczenie OCPD wiąże się z odpowiedzialnością cywilną przewoźnika drogowego. Stąd też przedmiotem jego ochrony jest właśnie odpowiedzialność przewoźnika. Natomiast przedmiotem ubezpieczenia CARGO jest ładunek w transporcie – wskazywał podczas debaty Adam Pająk, prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu. Jak podkreślał, jest to różnica, z której nie zdają sobie sprawy nawet niektórzy spedytorzy.

Co wynika z tego rozróżnienia? Kiedy sięgnąć po pierwsze, a kiedy po drugie z wymienionych ubezpieczeń? Które zapewni ochronę ładunku w transporcie od uszkodzenia na skutek ataku terrorystycznego, zamieszek lub strajków? Jakie informacje powinny zostać zawarte we wnioskach ubezpieczeniowych? – o tym wszystkim debatowali zaproszeni goście.

Debatę obejrzyć można na kanale YouTube Polskiego Instytutu Transportu Drogowego:

<https://www.youtube.com/watch?v=QeUhNg1nykU>



„Możemy wyobrazić sobie taką sytuację, w której odpowiedzialności przewoźnika za dane zdarzenie nie ma, ale szkoda jest. Z punktu widzenia polisy OCPD dochodzenie tych roszczeń jest zamknięte.”

Adam Pająk, prezes zarządu w Transbrokers Ubezpieczenia Dla Transportu



Debatę obejrzyć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Wielkie projekty inwestycyjne wzbudzają kontrowersje. Ich krytycy często sugerują zbyt dużą skalę przedsięwzięcia i brak uzasadnienia biznesowego. Eksperti debaty zastanawiali się czy tak jest w rzeczywistości. Zmierzono się także z pytaniem o to, czy Polska jest w stanie w pełni wykorzystać swoje położenie geograficzne. Poruszono także temat infrastruktury drogowej i kolejowej naszego kraju i zastanawiano się nad tym, czy polskie inwestycje są konieczne czy zbędne.

Patryk Wild, członek zespołu doradczego Pełnomocnika Rządu ds. CPK zwrócił uwagę na uwarunkowania historyczne infrastruktury kolejowej w Polsce. – Infrastruktura kolejowa w Polsce, to nie jest infrastruktura, która powstała na potrzeby kraju w jego obecnych granicach. W 90 % długości sieci, to peryferyjne fragmenty trzech systemów transportowych Austro-Węgier, Rosji i przede wszystkim Prus, które służyły komunikacji tych obszarów, z obszarami rdzeniowymi tamtych państw. W związku z tym, mamy takie problemy zarówno w transporcie towarowym, jak i pasażerskim na kolei, jak np. wydłużone trasy – z Wrocławia do Warszawy jeździmy krajoznawczą wycieczką przez Śląsk i to jest najszybsza trasa, a dłuższa o ok. 90 km od optymalnego geometrycznie przebiegu tej trasy – zauważył. Podkreślił, że gdyby Polska w XIX w., kiedy powstawały systemy kolejowe, istniała w swoich obecnych granicach, to to, co budowane jest w ramach programu CPK powstałoby już wtedy. – To dość paradoksalne, że w XXI w. musimy tak naprawę nadrabiać XIX w., ale historii nie zmienimy – zaznaczył.

Debatę obejrzeć można na kanale YouTube Polskiego Instytutu Transportu Drogowego:

https://www.youtube.com/watch?v=2EtSctGw_JI

» „Infrastruktura kolejowa w Polsce, to nie jest infrastruktura, która powstała na potrzeby kraju w jego obecnych granicach.”

Patryk Wild, członek zespołu doradczego
Pełnomocnika Rządu ds. CPK

Debatę obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



Rozmach czy konieczność? Wielkość polskich inwestycji w skali europejskiej

Dziesiąta debata | 10 września 2020r.



Mateusz Izydorek

Dyrektor Biura
Klastra „Luxtorpeda 2.0”



Prowadzący



Andrzej Banucha

Zastępca dyrektora Biura Rozwoju,
Relacji Inwestorskich i Marketingu



Patryk Wild

Członek zespołu doradczego
Pełnomocnika Rządu ds. CPK



Michał Tuszyński

Ekspert zarządu morskiego
Portu Gdynia S.A.



Dziesiąta debata odbyła się 10 września 2020 r. Dyskusję prowadził Mateusz Izydorek, dyrektor biura Klastra „Luxtorpeda 2.0” i redaktor naczelny portalu NaKolei.pl, a udział w niej wzięli: Andrzej Banucha, zastępca dyrektora Biura Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu PKP CARGO, Patryk Wild, członek zespołu doradczego Pełnomocnika Rządu ds. CPK oraz Michał Tuszyński, ekspert zarządu morskiego Portu Gdynia S.A.

Co po pandemii? Jak branża logistyczna przetrwała lockdown i co nas czeka w najbliższych tygodniach?

Jedenasta debata | 24 września 2020r.



Szymon Knychalski

Redaktor naczelny portalu Trans.INFO



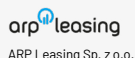
Konrad Trzonkowski

Dyrektor Zarządzający ARP S.A.



Wojciech Miedziński

Prezes ARP Leasing Sp. z o.o.



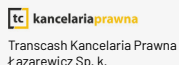
Artur Jadeszko

Prezes zarządu ATC Cargo



Maurycy Kieruj

Radca prawny TransCash Kancelaria Prawna



Jedenasta debata odbyła się 24 września 2020 r. Dyskusję prowadził Szymon Knychalski, redaktor naczelny portalu Trans.INFO, a udział w niej wzięli: Konrad Trzonkowski, Dyrektor Zarządzający ARP S.A., Wojciech Miedziński, Prezes ARP Leasing Sp. z o.o., Artur Jadeszko, Prezes zarządu ATC Cargo oraz Maurycy Kieruj, Radca prawny w Kancelarii Prawnej TransCash Łazarewicz Sp. k.

Analityka nie kłamie – pomimo chwilowego załamania związanego z wybuchem pandemii koronawirusa stawki za transport drogowy ciągle rosną. Podobnie ma się sprawa z popytem na powierzchnie ładunkowe: trend jest wzrostowy. Goście debaty są zgodni – transport będący krwioobiegiem gospodarki nie mógł się zatrzymać.

Artur Jadeszko, prezes ATC Cargo uzupełnia tę perspektywę o dane z innych gałęzi TSL – intermodalu, czy frachtu morskiego. Tu również notujemy wzrost. Ale czy na pewno jest tak dobrze? Czy już odrabiamy straty? A może interwencje państw w gospodarki spowodowały, że zachowawcze podmioty zamiast prowadzić bieżącą działalność operacyjną podłączyły się do rządowej kroplówki? Nie do końca. – Rozwiązania tarczy miały za zadanie poprawę krótkoterminowej płynności finansowej – odpowiada Konrad Trzonkowski, dyrektor zarządzający w ARP. S.A. Krótkoterminowo na rzecz poprawy płynności zadziałali również przewoźnicy – w kancelarii TransCash boom na windykację przypadł na przełom marca i kwietnia, a wraz z końcem drugiego kwartału 2020 powoli wygasł. A co z popytem na usługi faktoringowe? O tym również opowiada Maurycy Kieruj z TransCash.

Kolejnym paradoksem tego okresu było zainteresowanie rynku finansowaniem o przeznaczeniu inwestycyjnym. – ARP Leasing przygotowało programy o charakterze płynnościowym, tymczasem inwestorzy widząc atrakcyjne warunki finansowania mieli chęć sięgnięcia po te środki w celu dokonania zakupów – opowiada Wojciech Miedziński, prezes zarządu ARP Leasing.

Co jeszcze komentowali prelegenci w warunkach tak dużej niepewności? Na ile ich prognozy okazały się słuszne z dzisiejszej perspektywy? Sprawdź oglądając zapis debaty:

<https://www.youtube.com/watch?v=GcvCJ9KCu4g>



„Problemy na przełomie marca i kwietnia były związane z pozyskaniem krótkoterminowej płynności. W tej chwili każdy zastanawia się co przyniesie nie tylko najbliższa, ale i dalsza przyszłość.”

Konrad Trzonkowski,
Dyrektor Zarządzający ARP S.A.



Debatę obejrzyć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Przejazd autostradą z założenia powinien być najszybszą i najwygodniejszą formą pokonania długiego dystansu. Sieć dróg krajowych w każdym państwie to ważny element, szczególnie dla branży transportowej. I choć budowa polskich autostrad – na wielu odcinkach – jest już ukończona, nie oznacza to, że drogowcy nie inwestują w nie pieniądze.

Co dzieje się na drogach klasy A w Polsce? Ile odcinków autostrad jest do dyspozycji kierowców? Jak Polacy poruszają się po autostradach i jakie błędy najczęściej popełniają? – o tym wszystkim rozmawiali eksperci z branży TSL.

Debatę obejrzeć można na kanale YouTube Polskiego Instytutu Transportu Drogowego:

<https://www.youtube.com/watch?v=2ghzTGWK1o0>



„Czas pandemii nie zwalnia nas z obowiązku udzielenia pierwszej pomocy. Pamiętajmy o wyposażeniu samochodów w środki antybakteryjne, rękawiczki i maseczki, które przy udzielaniu pomocy innym, zabezpieczą również nas.”

*Tadeusz Zagajewski,
prezes Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

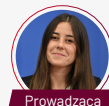
Bezpiecznie do celu - ruch drogowy na polskich autostradach

Dwunasta debata | 8 października 2020r.



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu Drogowego



Prowadząca



Tadeusz Zagajewski

Prezes Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego



Dagmara Trusewicz

Koordynator projektów w Fundacji Truckers Life



Janusz Popiel

Prezes Stowarzyszenia Alter Ego



Dwunasta debata odbyła się 8 października 2020 r. Dyskusję prowadziła Anna Majowicz, redaktor Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, a udział w niej wzięli: Tadeusz Zagajewski, prezes Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Dagmara Trusewicz, koordynator projektów w Fundacji Truckers Life oraz Janusz Popiel, prezes Stowarzyszenia Alter Ego.

Debatę obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



PROJEKT ZAMKNEŁA KONFERENCJA

POLSKA LOGISTYCZNYM HUBEM EUROPY

15 października 2020r.

PANELE DYSKUSYJNE O TRANSPORCIE
(CYFRYZACJA, TRANSPORT DROGOWY, KOLEJOWY)
KEYNOTE SPEECH ANDRZEJ BANUCHA (PKP CARGO)

Konferencja odbyła się 15 października. Początkowo miała zostać zorganizowana w Hotelu Marriott w Warszawie, ale w związku z dynamicznie zmieniającą się sytuacją związaną z pandemią i w trosce o bezpieczeństwo uczestników, Polski Instytut Transportu Drogowego podjął decyzję o przeniesieniu konferencji do Internetu.

Dopracowane w każdym szczególe wydarzenie dało możliwość posłuchania i wymiany doświadczeń z ekspertami i praktykami cenionymi w branży transportowo - logistycznej. Spotkanie, którego partnerem merytorycznym był Klaster Luxtorpeda 2.0, przyciągnęło przedstawicieli wielu firm, instytucji i mediów branżowych, takich jak: PKP Cargo, Siemens Mobility, ATC Cargo, PCC Intermodal, Raben, Inelo, Clip Group, Comp, KGHM, Szkoła Główna Handlowa, Rzeczpospolita, Trans.Info, Nakolei.pl, czy IntermodalNews.

Na konferencję składała się prezentacja oraz trzy panele dyskusyjne. Pierwszy panel przybliżył wyzwania związane z transportem intermodalnym, drugi dotknął tematu cyfryzacji w obszarze logistyki, natomiast trzeci poświęcony został konkurencyjności branży TSL, ze szczególnym uwzględnieniem transportu drogowego.

Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności - Centrum Rozwoju Społeczeństwa
Obywatelskiego ze środków Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014 - 2020



PARTNER ORGANIZACYJNY I MERYTORYCZNY



KEYNOTE SPEECH



Andrzej Banucha

Zastępca dyrektora Biura Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu PKP CARGO



Próbę odpowiedzi na tytułowe pytanie konferencji w keynote speech podjął Andrzej Banucha, zastępca dyrektora Biura Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu PKP Cargo.

Prelegent zwrócił uwagę na bardzo istotne - z punktu widzenia gospodarki - położenie geograficzne Polski. Wskazał, że gospodarka Europy opiera się głównie na eksporcie i w procentach przedstawił wartości eksportu dla poszczególnych krajów Wspólnoty.

Przedstawiciel PKP Cargo zwrócił także uwagę na fakt, że polskie porty morskie nie realizują jeszcze przeładunków na miarę potencjału regionu. - Tylko 28% kontenerów generowanych przez polski rynek obsługują nasze porty. Marnujemy swój potencjał. Jeśli spojrzymy na przeładunki w portach morskich w tonach na mieszkańca, to Polska jest na szarym końcu. Jesteśmy nawet za Rumunią - zaznaczył. Dodał, że mamy potencjał, aby ściągnąć do Polski ruch morski, ale aby to zrobić, musimy mieć zaplecze transportowe i infrastrukturalne.

Ekspert wskazał, że aby stać się logistycznym hubem Europy musimy wykorzystać nasze najsilniejsze strony: pozycję geograficzną, głębokowodne porty morskie, silnie rozwinięty sektor transportu drogowego i zdecydowanie monopolistyczną pozycję geograficzną na Nowym Jedwabnym Szlaku. Niezbędne są duże nakłady na infrastrukturę drogową, kolejową, liniową, terminalową

i graniczną. Polska musi także popracować nad słabymi stronami, do których zalicza się kiepską pozycję naszych portów, wobec portów niemieckich, niski poziom obsługi krajów V4 przez polskie porty morskie, a co za tym idzie - niski stopień współpracy gospodarczej z Białorusią i Ukrainą. Niemniej jednak, w ocenie Banuchy, Polska ma szansę, aby stać się europejskim hubem, na co wpływ będzie miało kilka czynników. O jakich czynnikach mowa? Sprawdź oglądając zapis keynote speech:

https://www.youtube.com/watch?v=KnTf_7mzvU0



„Polska musi popracować nad słabymi stronami, do których zalicza się kiepską pozycję naszych portów, wobec portów niemieckich, niski poziom obsługi krajów V4 przez polskie porty morskie, a co za tym idzie - niski stopień współpracy gospodarczej z Białorusią i Ukrainą.”

Zapis keynote speech
obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



PANEL 01

Nowe podejście do kolejowego transportu intermodalnego



Moderator

Mateusz Izydorek

Dyrektor Biura
Klastra „Luxtorpeda 2.0”



Klaster Luxtorpeda 2.0



Czesław Warszewicz

Prezes zarządu
PKP Cargo



PKP Cargo



Krzysztof Celiński

Prezes zarządu Siemens
Mobility



Siemens Mobility



Marcin Żurowski

Dyrektor Terminalu
Intermodalnego Clip Group



Clip Group



Dariusz Stefański

Prezes zarządu
PCC Intermodal



PCC Intermodal



Moderatorem pierwszego panelu był Mateusz Izydorek, dyrektor Biura Klastra „Luxtorpeda 2.0”, a udział w nim, wzięli: Czesław Warszewicz, prezes zarządu PKP Cargo, Krzysztof Celiński, prezes zarządu Siemens Mobility, Marcin Żurowski, dyrektor Terminalu Intermodalnego Clip Group oraz Dariusz Stefański, prezes zarządu PCC Intermodal.

Niezbędnym elementem do rozwoju transportu intermodalnego jest efektywne wykorzystanie połączeń kolejowych. Niska prędkość handlowa i dostępność do infrastruktury to problemy, z którymi od wielu lat borykają się przewoźnicy kolejowi w Polsce. – Inwestycje w tym zakresie będą znacząco wspierały rozwój przewozów intermodalnych. Bez nich trudno oczekiwać dynamicznego wzrostu – ocenia Czesław Warszewicz, prezes zarządu PKP Cargo. Podczas panelu prelegenci mówili o nowych technologiach i rewolucyjnych rozwiązaniach, jakie zostały wdrożone, aby wzmocnić rolę transportu kolejowego, a tym samym transportu intermodalnego w Polsce. Zwrócono również uwagę na konieczność podjęcia współpracy z administracją państwową. – W naszym kraju nie ma jednostki administracji rządowej zajmującej się przewozami intermodalnymi. Od kilkunastu lat z opłakanym skutkiem podejmujemy próby powołania departamentu ds. przewozów intermodalnych w Ministerstwie Infrastruktury. Na ten moment nie wiemy nawet do kogo adresować problemy branży intermodalnej – przyznaje Dariusz Stefański, prezes PCC Intermodal.

W listopadzie wszedł w życie IV pakiet kolejowy. Czy jest on szansą, czy zagrożeniem dla polskich przewoźników? Czy będzie to krok do tego, aby Polska stała się Logistycznym Hubem Europy? Sprawdź co na ten temat sądzą eksperci:

https://www.youtube.com/watch?v=KnTf_7mzvU0



„Od kilkunastu lat z opłakanym skutkiem podejmujemy próby powołania departamentu ds. przewozów intermodalnych w Ministerstwie Infrastruktury. Na ten moment nie wiemy nawet do kogo adresować problemy branży intermodalnej.”

Dariusz Stefański, prezes PCC Intermodal



Konferencję obejrzeć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Zarządzanie informacją i danymi w myśl idei przemysłu 4.0 jest nieodłącznym elementem rozwoju w każdej branży. Bez cyfryzacji nie można mówić o rozwoju transportu, ale czy cyfryzacja w logistyce i transporcie przebiega wystarczająco szybko?

Magdalena Magnuszewska na temat cyfryzacji patrzy dwutorowo – poprzez elementy efektywnościowe i stronę popytową, na którą wpływ ma szereg zjawisk. – Dlaczego wszyscy widzą dużą szansę w obszarze digitalizacji transportu? Dlatego, że w całej Europie mamy bardzo mocno rozdrobniony rynek, który do niedawna, w większości oparty był na procesach manualnych. Połączenie tych dwóch faktorów powoduje, że bardzo wielu ludzi zaczęło w cyfryzację inwestować – wskazała.

Mówi się, że pandemia miała wpływ na dzielenie się informacjami w łańcuchu dostaw. Ale czy na pewno? Czy wzrost zainteresowania cyfrowymi rozwiązaniami, konkretnym oprogramowaniem czy aplikacjami jest realny, a może to tylko slogany? Przepisy dotyczące elektronicznego listu przewozowego e-CMR na poziomie międzynarodowym istnieją od 12 lat, a jednak nadal 99% transportu drogowego odbywa się przy użyciu druków, które mają już ponad pół wieku. Czy istnieją systemy wspomagające czas pracy operatorów maszyn, środków transportu, kierowców czy maszynistów? W jaki sposób branża TSL jest do nich nastawiona? Czy jest chętna do ich wdrożenia? – o tym wszystkim debatowali zaproszeni goście.

Konferencję obejrzyć można na kanale YouTube Polskiego Instytutu Transportu Drogowego:

https://www.youtube.com/watch?v=KnTf_7mzvUO

» „Dlaczego wszyscy widzą dużą szansę w obszarze digitalizacji transportu? Dlatego, że w całej Europie mamy bardzo mocno rozdrobniony rynek, który do niedawna, w większości oparty był na procesach manualnych. Połączenie tych dwóch faktorów powoduje, że bardzo wielu ludzi zaczęło w cyfryzację inwestować.”

Magdalena Magnuszewska, prezes zarządu Inelo

Konferencję obejrzyć można na kanale  YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



PANEL 02

Czy warto oszczędzać na cyfryzacji?

trans.INFO
Trans.Info

Szymon Knychalski

Redaktor naczelny
Trans.Info



Moderator

KGHM
POLSKA NIEZ
KGHM

Marek Harasny

Dyrektor Departamentu Logistyki
i Spraw Celnych w KGHM



Comp
Comp S.A.

Rafał Urbańczyk

Business Development
Manager Comp S.A.



INELo
Inelo

Magdalena Magnuszewska

Prezes zarządu Inelo



Moderatorem drugiego panelu był Szymon Knychalski, redaktor naczelny Trans.Info, a udział w nim wzięli: Marek Harasny, dyrektor Departamentu Logistyki i Spraw Celnych w KGHM, Rafał Urbańczyk, Business Development Manager Comp S.A. oraz Magdalena Magnuszewska, prezes zarządu Inelo.

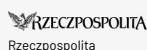
PANEL 03

Konkurencyjność branży TSL w obecnych czasach



Robert Przybylski

Redaktor
Rzeczpospolitej



Marcin Wolak

Prezes Polskiego Instytutu
Transportu Drogowego



Artur Jadeszko

Prezes zarządu
ATC-Cargo



dr hab. Halina Brdulak

prof. Szkoły Głównej
Handlowej



dr Paweł Trębicki

Dyrektor generalny i wiceprezes
Raben Transport



Moderatorem trzeciego panelu był Robert Przybylski, redaktor Rzeczpospolitej. W spotkaniu udział wzięli: Marcin Wolak, prezes Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, Artur Jadeszko, prezes zarządu ATC-Cargo, dr hab. Halina Brdulak, prof. Szkoły Głównej Handlowej oraz dr Paweł Trębicki, dyrektor generalny i wiceprezes Raben Transport.

Transport ma strategiczne znaczenie dla gospodarki narodowej. Polska, która od 16 lat jest członkiem Unii Europejskiej, stała się potentatem transportu drogowego w Europie. Obecnie aż 30% przewoźników międzynarodowych na terenie UE obsługują przedsiębiorcy znad Wisły. Ale czy to wyłącznie powód do radości?

Podczas panelu skupiono uwagę na przewoźnikach, a także na tym, w jaki sposób budować w dzisiejszych czasach konkurencyjność. – Budowanie stabilnego i przewidywanego prawa jest aktualnie najważniejsze. To warunek konieczny do rozwijania przedsiębiorstw, do ekspansji zagranicznych i dopóki tego nie ma, nie sądzę, żebyśmy odnosili spektakularne sukcesy – ocenił Artur Jadeszko, prezes zarządu ATC-Cargo.

Ekspertci zastanawiali się, czy mamy szansę na zbudowanie silnego, globalnego podmiotu, który będzie w stanie konkurować na światowych rynkach z największymi operatorami logistycznymi. Czy państwo ma narzędzia do tego, aby stymulować polski biznes do konsolidowania sił? A może są inne drogi do budowania konkurencyjności? Jakie wyzwania przed nami stoją? Sprawdź oglądając zapis spotkania:

https://www.youtube.com/watch?v=KnTf_7mzvUQ



„Budowanie stabilnego i przewidywanego prawa jest aktualnie najważniejsze. To warunek konieczny do rozwijania przedsiębiorstw, do ekspansji zagranicznych i dopóki tego nie ma, nie sądzę, żebyśmy odnosili spektakularne sukcesy.”

Artur Jadeszko, prezes zarządu ATC-Cargo



Konferencję obejrzeć można na kanale YouTube
Polskiego Instytutu Transportu Drogowego



Zapraszamy do współpracy



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**

T: 71 734 17 39

E: instytut@pitd.org.pl

ul. Chabrowa 4, 52-200 Wysoka



www.pitd.org.pl

falcontent
BRAND EVOLUTION

Projekt i skład: Falcontent



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności - Centrum
Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków
Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014 - 2020



Program
Fundusz Inicjatyw
Obywatelskich
na lata 2014-2020
FIO