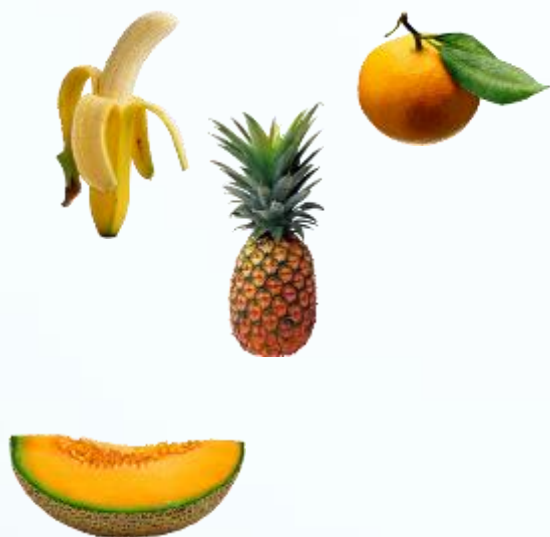


# ***PROJEKT OWOCOWY w Pomorskim Centrum Logistycznym***



*POTENCJAŁ PROJEKTU: wymiana handlowa wybranych grup towarowych  
do i z Polski w 2011, ilości w tonach*

|          | Import    | Eksport   | Razem            | Kontenerów<br>po ca 22 t |
|----------|-----------|-----------|------------------|--------------------------|
| Owoce    | 1.193.000 | 773.000   | 1.966.000        | 89.363                   |
| Warzywa  | 704.000   | 656.000   | 1.360.000        | 61.818                   |
| Ryby     | 440.000   | 345.000   | 785.000          | 35.681                   |
| Mięso*   | 696.400   | 943.000   | 1.639.400        | 74.518                   |
| Łącznie: | 3.033.400 | 2.717.000 | <b>5.750.400</b> | <b>261.380</b>           |

**Codziennie do/z Polski wjeżdża i wyjeżdża średnio ca 715  
samochodów/kontenerów, tygodniowo - ponad 5.000**

# Dlaczego nie przez polskie porty morskie??

- *dłuższy czas transportu drogą morską do Polski, konieczność dodatkowego przeładunku np. w Hamburgu lub Antwerpii - dodatkowe minimum 5-7 dni*
- *dużo surowsze i bardziej czasochłonne podejście granicznych służb kontrolnych w polskich portach*
- *korzyści fiskalne przy dostawach przez porty Europy Zach. (np. odroczone płaćność podatku VAT)*

**Co możemy wspólnie zrobić, aby  
chociaż  
część tego strumienia ładunków  
przekierować  
do polskich portów?**



- ✓ *utworzenie w PCL dedykowanego centrum dystrybucji, połączonego z DCT tzw. "wewnętrzną drogą celną"*
- ✓ *wdrożenie nowatorskich na polskim rynku portowym rozwiązań zarówno logistycznych, jak i związanych z odprawami i kontrolą fizyczną towarów*
- ✓ *stworzenie tzw. "konsorcjum owocowego" odpowiedzialnego za powstanie i późniejsze funkcjonowanie centrum dystrybucji owoców w PCL*
- ✓ *niezbędna aktywna i długofalowa współpraca zarówno prywatnych podmiotów, jak i przede wszystkim granicznych służb kontrolnych*



*Utworzenie w PCL dedykowanego centrum dystrybucji owoców, połączonego z DCT tzw. "wewnętrzną drogą celną"*





## *Korzyści związane z tzw. wewnętrzną drogą celną:*

- ✓ *Możliwość zapewnienia bezpośrednich przeładunków statek – naczepa*
- ✓ *Bardzo wyraźna oszczędność czasu oraz kosztów chłodzenia kontenera na DCT*
- ✓ *Możliwość przewozu kontenerów znacznie przekraczających dozwolone limity drogowe, dzięki temu bardzo duże oszczędności na frachcie morskim*
- ✓ *Odprawa graniczna nie w DCT, lecz w magazynie w PCL*



*Wdrożenie nowatorskich na polskim rynku portowym rozwiązań zarówno logistycznych, jak i związanych z odprawami i kontrolą fizyczną towarów, skorzystanie z doświadczeń stosowanych w portach Europy Zach., m.in.:*

- ✓ bezpośredni serwis kontenerowy MAERSK/SEAGO np. z Algeciras do DCT
- ✓ przeładunek bezpośredni kontenerów statek - SISU - magazyn dystrybucyjny w PCL
- ✓ dekonsolidacja i konsolidacja towarów w PCL z wykorzystaniem maksymalnych *payload* kontenerów - ogromne oszczędności na frachcie morskim
- ✓ możliwość równoczesnego magazynowania pod jednym dachem różnorodnych towarów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, dodatkowo wymagających różnych temperatur przechowywania
- ✓ odprawy graniczne kontenerów w imporcie jeszcze w trakcie ich podróży morskiej na statku
- ✓ ew. inspekcje fizyczne towarów w magazynie dystrybucyjnym w PCL zamiast na DCT
- ✓ zastosowanie idei tzw. "jednego okienka" przy odprawach granicznych
- ✓ nieporównywalnie bardziej efektywny, mniej kosztochłonny i respektujący limity wagowe na polskich drogach odwóz i dowóz towarów chłodzonych/mrożonych z/do PCL przy pomocy samochodów-chłodni, nie kontenerów



*Konieczność redukcji przeładunków oraz skrócenia transit-time w podróży morskiej do Polski poprzez stworzenie "hub" Maersk/Seago np. w Algeciras*





*Bezpośredni przeładunek i transport kontenerów z DCT do PCL,  
odprawy celne / GIW/ SANEPID / WIORIN / WIJHARS  
w PCL, zamiast w DCT - dzięki wewnętrznej drodze celnej*



✓ **Wewnętrzna droga DCT - PCL: nie ma limitów wagowych!**



# *Indywidualne komory chłodnicze w magazynie generalnego zastosowania*



## *Indywidualne komory chłodnicze - KORZYŚCI:*

- ✓ znacznie niższy koszt wybudowania magazynu
- ✓ możliwość równoczesnego magazynowania pod jednym dachem różnorodnych towarów wymagających różnych temperatur przechowywania
- ✓ znacznie niższe koszty eksploatacyjne - nie trzeba chłodzić całego magazynu, chłodzenie tylko w komorach chłodniczych, nieużywane komory wyłącza się z prądu
- ✓ możliwość zakupu/wydzierżawienia/leasingu dokładnie takiej ilości komór, jaka wynika z bieżących potrzeb
- ✓ w przypadku ew. awarii problem dotyczy pojedynczej komory, nie zaś całego magazynu i znajdujących się w nim wszystkich towarów
- ✓ dużo łatwiejsza identyfikacja poszczególnych partii towaru dla służb celnych/GIW/SANEPID/WIJHARS/WIORIN
- ✓ dużo łatwiejsze monitorowanie i kontrolowanie przechowywanych towarów



***IDEĄ JEST ZLOKALIZOWANIE WEWNĄTRZ MAGAZYNU LUB W JEGO BEZPOŚREDNIM  
SĄSIEDZTWIE ODRĘBNYCH POMIESZCZEŃ DLA GRANICZNYCH SŁUŻB KONTROLNYCH  
ORAZ SYSTEMU MONITORINGU PRZEMYSŁOWEGO, ABY UMOŻLIWIĆ IM BEZPOŚREDNI  
DOSTĘP DO TOWARU W KAŻDEJ CHWILI***



*Dedykowana platforma internetowa, kompatybilna z systemem NAVIS oraz oprogramowaniem służącym granicznym, pozwalająca na szybki dostęp oraz pełną kontrolę i monitorowanie statusu każdej poszczególnej partii towaru, m.in:*



*Współpraca Sea-Logistics z EASY-FRESH - globalną siecią logistyczną specjalizującą się w reeferach, doświadczenie przy tworzeniu terminala cukrowego w Gdańsku*





### **SŁUŻBY GRANICZNE:**

- ✓ znacznie szybsze odprawy graniczne przez wcześniejsze awizowanie i dedykowaną platformę internetową
- ✓ lepsza przejrzystość dostaw
- ✓ możliwość fizycznych kontroli towaru w PCL bez powodowania przestojów
- ✓ zwiększenie obrotów i konieczność zwiększenia zatrudnienia oraz podnoszenia kwalifikacji personelu

### **MAERSK/SEAGO:**

- ✓ znaczący wzrost obrotów reeferowych w imporcie i eksporcie, nowe połączenia
- ✓ zwiększenie dostępności specjalistycznych kontenerów, optymalizacja ich użycia zwłaszcza w świetle podwyżek i zmian wewn.
- ✓ niemal natychmiastowa rotacja pustych kontenerów
- ✓ optymalizacja połączeń żeglugowych i wzrost atrakcyjności oferty wobec klientów
- ✓ unikanie ryzyka przestojów w zamarzającym zimą St. Petersburgu

## **KORZYŚCI:**



### **KLIENCI:**

- ✓ stopniowe odzyskiwanie zaufania do polskich portów
- ✓ możliwość bezpośredniego dostępu do towaru, jak i stałego podglądu on-line
- ✓ dostawy spotowe w ciągu zaledwie kilku godzin od złożenia zamówienia
- ✓ Dostępność środków transportu przez cały rok

### **DCT, FIRMY LOGISTYCZNE I INNE:**

- ✓ wzrost obrotów
- ✓ zwiększenie zatrudnienia
- ✓ unikanie „pustych” przelotów – łączenie importu z eksportem
- ✓ poprawa rentowności działań również dzięki specjalizacji

### **REGION / BUDŻET / ŚRODOWISKO:**

- ✓ spadek bezrobocia
- ✓ nowe miejsca pracy
- ✓ podnoszenie kwalifikacji
- ✓ respektowanie przepisów drogowych
- ✓ zwiększone wpływy finansowe do budżetu z podatków, ceł, VAT-u
- ✓ ograniczanie tzw. kosztów zewnętrznych transportu (zanieczyszczenia, wypadki, kongestie, niszczenie infrastruktury drogowej itp.)

*Niezbędna ścisła i długofalowa współpraca  
wszystkich zainteresowanych stron, m.in:*





# Planowane rozpoczęcie działalności: jesień 2014 r.

- ✓ *Konieczność wyznaczenia osób odpowiedzialnych za dalszy rozwój projektu*
- ✓ *konieczność ustalenia terminów dla realizacji poszczególnych etapów projektu*
- ✓ *podpisanie listu intencyjnego przez zainteresowane strony*
- ✓ *utworzenie „konsorcjum owocowego” składającego się zarówno z firm prywatnych, państwowych jak i służb granicznych*

# **Dziękuję za uwagę!**

*Tomasz Kubicki*

*SEA-LOGISTICS Sp. z o.o.*

*mobile: 691-405-000*

*e-mail: [tk@sealog.pl](mailto:tk@sealog.pl)*