

Forum Morskie w Gdyni 2019

Siła w kadrach, portach, remontach i offshore.

STRONA 2



Szczęśliwa 13 pyrzowickiego lotniska

I nowa baza operacyjna Ryanaira.

STRONA 7



S16 to główny szlak komunikacyjny Warmii i Mazur

Za dwa lata region wzbogaci się o ponad 60 km drogi S16.

STRONA 10



PGT

Polska Gazeta Transportowa

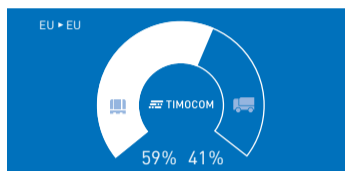
26 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Wyhamowanie spadków

W porównaniu do ostatnio badanego okresu wskazania barometru, odzwierciedlające tendencje panujące na największej giełdzie transportowej w Europie, spadły o 2%, tym samym relacja pomiędzy odsetkiem ofert frachtów a odsetkiem ofert wolnych przestrzeni ładunkowych wynosi 59:41. Na wyjazdach na minusie jest jedynie Ukraina (-3%). Pozostałe badane relacje są na plusie: Francja (+23%), Holandia (+19%), Belgia (+18%), Rosja (+9%), Czechy i Niemcy (po +8%), Litwa (+6%).

więcej str. 4

LICZBA TYGODNIA

36,7 mln



Tyłu pasażerów skorzystało w pierwszych trzech kwartałach 2019 r. z usług PKP Intercity. To niemal 2 mln osób więcej (+5,5%) niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Możemy śmiało powiedzieć, że 2019 będzie kolejnym rokiem, w którym odnotujemy lepszy wynik niż w poprzednich dwunastu miesiącach. Biorąc pod uwagę stale rosnące zainteresowanie podróżami koleją, spodziewamy się, że do 2023 r. uda się nam osiągnąć liczbę 70 mln przewiezionych pasażerów w ciągu roku – skomentował prezes PKP Intercity Marek Chraniuk.

Nowa platforma Ubera w Polsce

Czy przyjmie się na rynku transportowym?



MIKOŁAJ MARSZYCKI

Podczas niedawnej konferencji HyperLOG w Łodzi, Uber ogłosił start nowej usługi w Polsce. W pół roku po debiucie w Holandii i po trzech miesiącach działalności na rynku niemieckim, Uber Freight wchodzi do naszego kraju. Głównym celem firmy jest natomiast stworzenie z aplikacji Ubera platformy multimodalnej do każdego rodzaju transportu.

Uber Freight łączy przewoźników ze spedytorami, oferując ceny ustalane z góry, szybkie płatności i możliwość sprawnego zarezerwowania przewozu ładunku. Spedytorzy otrzymują dostęp do wielkiej sieci przewoźników oraz możliwość monitorowania przewozu ładunku w czasie rzeczywistym.

Platforma Uber Freight pomaga przewoźnikom łączyć się ze spedytorami – niezależnie od wielkości biznesu. Może wesprzeć przewidywany wzrost gospodarczy Polski, przy jednoczesnym dalszym podnoszeniu standardów branżowych – skomentował Daniel Buczkowski, dyrektor ds. ekspansji Uber Freight na rynkach europejskich.

Jak to wygląda w praktyce? Podobnie jak w podstawowej działalności firmy czyli modelu pasażerskim. Załadowcy w sposób elektroniczny składają zapytanie o usługę transportową. Platforma wyszukuje firmę transportową. Często oferując

jednocześnie ładunek powrotny. Pośrednictwo między załadowcą a przewoźnikiem przebiega automatycznie lub na życzenie.

Podobnie automatycznie obliczana jest stawka za transport. Uber Freight może więc zaoferować nadawcy cenę z góry. Tym samym przewoźnik wie, ile zarobi na transporcie. Uber natomiast gwarantuje, że transport może być zrealizowany po ustalonej cenie i, co istotne, z płatnością za usługę dokonaną w ciągu 7 dni. Całą realizację transportu można natomiast śledzić dzięki aplikacji w czasie rzeczywistym.

Polski sektor transportowy jest rozdrobniony i zdominowany przez małych przewoźników. Podobnie jak w innych rynkach ich największym wyzwaniem jest utrzymanie płynności biznesu. Według Ubera, nowa platforma umożliwi im bardziej aktywne uczestniczenie w rynku oraz bardziej efektywne planowanie realizowanych kursów.

Dodatkowo, prognozowany rozwój gospodarczy Polski, dzięki rosnącej konsumpcji, wzrostowi sektora e-commerce oraz rosnącej liczbie punktów sprzedaży detalicznej, opiera się na ciągłym wzroście branży transportowej. Polska jest drugim co do wielkości rynkiem zbytu dla przedsiębiorstw transportowych w Europie, a branża logistyczna zatrudnia ok. 300 tys. osób. Rozwiązania cyfrowe, takie jak Uber Freight, mogą więc mieć duże znaczenie dla rynku transportowo-spedycyjnego i wspierania dalszego wzrostu go-

spodarczego. Zapewne spowoduje ono też zwiększenie konkurencyjności. Oczywiście jeśli w znaczącym stopniu przyjmie się na rynku.

Zresztą pytań związanych z nową platformą jest dużo więcej. Choćby to, czy platforma stanie się rozwiązaniem jedynie dla nielicznych, najmniejszych firm? Czy też skuszą się na nią także duzi przewoźnicy? Czy, w związku ze wspomnianym 7-dniowym terminem zapłaty, dojdzie do rewolucji na rynku w kwestii płatności? Albo, jak Uber poradzi sobie ze skomplikowanymi europejskimi przepisami dotyczącymi przewozów? Póki co, trudno wyrokować. Czas pokaże.

Przed wszystkim Uber nie jest ani spedytorem, ani przewoźnikiem, ani wynajmującym pojazdy, i trzeba mieć to na uwadze przy rozpatrywaniu przesłanek odpowiedzialności z tytułu niewykonania, bądź nienależytego wykonania usługi. Należy jednak powitać nową usługę firmy Uber z nadzieją, bowiem z jednej strony na początku będzie ona w stanie obsłużyć rynek niewielkich i nieregularnych frachtów, natomiast może być ścieżką dojścia do w pełni zautomatyzowanej platformy spedycyjnej obsługującej również multimodal. Szczególną uwagę należy zwrócić na możliwość wystąpienia szkód w drodze przewozu, sposobu ochrony ubezpieczeniowej i możliwości dochodzenia odszkodowań – komentuje ekspert ds. logistyki Maciej Jagodziński.

AKTUALNOŚCI

Poczta z nową sortownią w Białymstoku

W ubiegłym tygodniu Poczta Polska wyngała i otworzyła, w Panattoni Park Białystok, nową halę o powierzchni ponad 5,4 tys. m², aby usprawnić obsługę paczek na Podlasiu. Będzie w niej pracowało 190 pocztowców. W trakcie szczytu paczkowego spodziewany jest wzrost przesyłek KEP o średnio 20% w porównaniu z ubiegłym rokiem. Wynajęta hala to rozwiązanie tymczasowe. Zgodnie ze strategicznymi planami spółki na działce w Choroszczu pod Białymstokiem powstanie z czasem nowoczesna, regionalna sortownia obsługująca zarówno listy, przesyłki KEP, jak i paletowe. Także w październiku Poczta oddała do użytku nową halę w Grodzisku Mazowieckim, a w drugiej połowie listopada uruchomiony zostanie obiekt w Niepołomicach. Dzięki temu sortownie spółki powiększą się o 23 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Z kolei na początek przyszłego roku zaplanowana jest przeprowadzka do nowego obiektu na warszawskim Okęcu, gdzie obsługiwane będą przesyłki międzynarodowe. Dodatkowe obiekty to kolejny etap wdrażania nowej architektury logistycznej, która jest odpowiedzią Poczty na rozwój e-commerce.

Powiększyła się obwodnica Inowrocławia

Od 30 X kierowcy mogą korzystać z obwodnicy Inowrocławia w ciągu drogi krajowej 15 i 25. Blisko 5-kilometrowa trasa omija miasto od północy i łączy się z istniejącym odcinkiem obwodnicy o długości 19 km (oddanym do ruchu w 2017 r.). Koszt inwestycji to prawie 98 mln zł. W jej ramach powstały: węzeł drogowy „Sławęcinek” i 5 obiektów inżynierskich. Wykonano również przebudowę istniejącej sieci drogowej oraz budowę chodników i zatok autobusowych. Zrealizowano też urządzenia ochrony środowiska. Wcześniej w ramach I etapu zadania wybudowano prawie 19 km trasy posiadającej po dwa pasy ruchu w obu kierunkach. Powstały trzy węzły drogowo (Latkowo, Jacewo i Tupadły), kilkanaście obiektów inżynierskich, a także przebudowano istniejącą sieć dróg lokalnych. Celem budowy dwóch etapów obwodnicy Inowrocławia było przede wszystkim wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta oraz zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu podróży.

MM



M CIMC VEHICLES

LEASING NACZEP PODKONTENEROWYCH ORAZ KURTYNOWYCH

Więcej niż proste finansowanie.

CIMC SC03 / CIMC Vehicles CS-U



stalowa rama



maszynowo spawana konstrukcja



10 lat gwarancji na korozję

ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

CIMC TRAILER POLAND sp. z o.o.
Michał Wawrzynowski
+48 515 099 055

/ cimc.pl

Millennium Leasing sp. z o.o.
Wojciech Bonk
+48 797 929 410

/ millennium-leasing.pl

Oferta leasingu już od 101%*

* Suma rat leasingowych w EUR już od 101% ceny naczepy netto.

Millennium leasing

S16 to główny szlak komunikacyjny Warmii i Mazur

Z MIROSLAWEM NICEWICZEM, dyrektorem Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie, rozmawia Janusz Mincewicz



NASZ ROZMÓWCA

Czy jest Pan zadowolony z inwestycji drogowych realizowanych w województwie warmińsko-mazurskim?

Jak najbardziej. Ale moje zadowolenie to subiektywna ocena i nie każdy musi się z nią zgadzać. Najlepiej stan inwestycji drogowych w województwie warmińsko-mazurskim niech zobrazują liczby. Inwestycje na drogach krajowych w latach 2004-2018 to prawie 390 km za ponad 10 mld zł. Chodzi tu głównie o inwestycje dofinansowane ze środków UE i główne ciągi, tj. DK16, S7, S22, S51 oraz obwodnice miast: Elk, Olecko, Goldap, Mrągowo. Dodatkowo wykonaliśmy remonty i mniejsze zadania inwestycyjne na 500 km dróg krajowych, za ponad 1 mld zł. W połowie bieżącego roku zakończyliśmy jedną z najważniejszych inwestycji w regionie czyli budowę obwodnicy Olsztyna. Otwarcie jej ostatniego odcinka nastąpiło 1 lipca.

Obecnie na obwodnicy Olsztyna toczą się jeszcze roboty wykończeniowe takie jak humosowanie i urządzanie zieleni drogowej, umocnienia rowów i skarp, brukowanie przepustów pod drogami dojazdowymi, ogrodzenia pojedynczych zbiorników retencyjnych, nawierzchnia na kilku zjazdach, prace związane z uruchomieniem Systemu Zarządzania Ruchem, roboty porządkowe, rekultywacja terenu. Potrwają one do końca listopada br.

Jakie są najważniejsze tegoroczne inwestycje?

Kontynuacja budowy drogi ekspresowej S7 na Mazowszu (4 odcinki od Napierek do Płońska o łącznej długości blisko 72 km), budowa 3 odcinków drogi ekspresowej S61 Szczuczyn-Raczki o długości 66 km oraz obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu DK15 o dł. 18 km.

Jaki jest plan finansowy na ten rok?

Olsztyński oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w latach 2016-2018 dysponował budżetem w łącznej wysokości 4,5 mld zł. Były to w kolejnych latach następujące

kwoty: 2016 – 1,8 mld zł, 2017 – 1,7 mld zł, 2018 – 1 mld zł. W roku bieżącym plan finansowy kształtuje się na poziomie ok. 1 mld zł. W związku z tym, że w przyszłym roku oraz w 2021 w realizacji będzie 8 dużych kontraktów, o których wspominałem powyżej, o łącznej długości 156 km i wartości ponad 4 mld zł, to szacuję, że nasz budżet w skali roku będzie kształtował się na poziomie 1,5-2 mld zł.

Od kilku lat poprawia się stan dróg na Warmii i Mazurach. Kiedy turyści do znanych turystycznych miejscowości pojedą lepszymi drogami?

Nie podam żadnej daty docelowej, bo budowa i utrzymanie dróg jest procesem ustawicznym. Pamiętajmy, że drogi się zużywają. Już teraz myślimy o remontach nawierzchni dróg wybudowanych kilkanaście lat temu. Generalnie jednak stan dróg w województwie warmińsko-mazurskim się poprawia. Gdy porównamy rzeczywistość drogową w województwie sprzed kilku czy kilkunastu lat, to postęp jest widoczny gołym okiem. Wpływ na to mają zarówno duże inwestycje drogowe jak i bieżące remonty nawierzchni. Do wykonanych już zadań poprawiających stan infrastruktury drogowej należy doliczyć te, które są obecnie na etapie przygotowawczym, a będą realizowane w bliższej lub dalszej przyszłości. Są to przede wszystkim S16 Mrągowo-Orzysz-Elk, S5 Ornowo-Wirwajdy czy DK 65 od granicy z woj. podlaskim do przejścia granicznego w Goldapi.

Prowadzimy również szereg zadań poprawiających bezpieczeństwo na drogach w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Objęte zostały nim 53 zadania o łącznej wartości 817 mln zł.

Trwają procedury związane z projektem i budową drogi ekspresowej S16 Borki Wielkie-Mrågowo wraz budową obwodnicy Mrągowo w ciągu DK59. Kiedy zostanie zrealizowana ta inwestycja?

W lutym br. otworzyliśmy oferty w przetargu na budowę tego odcinka

i okazało się, że najniższa z nich jest o 103 mln zł droższa niż zakładał nasz kosztorys. Postępowanie zostało więc unieważnione na podstawie art. 93 ust. 1 pkt. 4) ustawy Prawo zamówień publicznych. Cena oferty najkorzystniejszej wynosi 708 648 065 zł, natomiast GDDKiA zamierzała przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia kwotę 604 970 252 zł. Nie mieliśmy możliwości zwiększenia założonej kwoty do wartości oferty najkorzystniejszej i stąd decyzja o unieważnieniu postępowania. Kolejny przetarg na tę inwestycję ogłosiliśmy 21 VIII 2019 r. W nowym postępowaniu przyjęliśmy inne niż uprzednio kryteria oceny ofert. Szczegółowe informacje znajdują się w treści opublikowanego ogłoszenia o zamówieniu. Realizacja zadania planowana jest na lata 2020-2023.

Kiedy będzie realizowana, bardzo ważna dla usprawnienia ruchu samochodowego w województwie, budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo-Orzysz-Elk?

Szesnaście to główny szlak komunikacyjny Warmii i Mazur w układzie równoleżnikowym. Spina ona wszystkie drogi krajowe województwa biegnące na linii północ-południe, stanowiąc tym samym kręgosłup komunikacyjny regionu. Obecnie na odcinku od Mrągowo do Elku DK16 jest wąską, krętą drogą o nienormatywnych łukach poziomych i pionowych z nienormatywnymi obiektami. Jednocześnie jest to droga zaliczana do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T i ujęta jest w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych jako droga ekspresowa klasy S. Obliguje nas to podjęcia prac nad rozbudową tej trasy.

Na jakim etapie są obecnie prace przy S16?

We wrześniu 2017 r. podpisaliśmy umowę na dokumentację projektową dla drogi ekspresowej S16 Mrągowo-Orzysz-Elk. Obecnie projektanci wykonują studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe oraz inwentaryzację przyrodniczą. Przygotowywane są materiały do decyzji środowiskowej. Pod koniec roku, po zakończeniu analizy wielokryterialnej wskażemy rekomendowany przez nas wariant we wniosku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o wydanie decyzji środowiskowej. Inwestycja ta nie ma jeszcze zapewnionego finansowania w Programie Budowy Dróg Krajowych, stąd o jej realizacji możemy myśleć w kolejnych perspektywach finansowych.

Warto przypomnieć, że procedura wyboru wariantu przebiegu drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo-Orzysz-Elk została wszczęta w 2008 r. Analizowano wówczas 16 wariantów i wykonano dla nich inwentaryzację przyrodniczą, która wykazała brak możliwości wyboru wariantu bezkolizyjnego pod względem najcenniejszych elementów przyrodniczych. Silny był również nacisk społeczny, aby przeanalizować dodatkowe, zaproponowane w toku konsultacji, warianty przebiegu trasy.

Olsztyńska GDDKiA zdecydowała, aby w 2009 r. przeprowadzić analizę nowych, wcześniej nierozpatrywanych wariantów oraz wykonać korektę wariantów z 2008 r. Wykonawca opracowania zaproponował do analizy kolejne 25 odcinków, co w połączeniu z opracowanymi w 2008 r. szesnastoma dało łącznie 41 wariantowych odcinków w obrębie kilku korytarzy rozpatrywanych w procedurze wyboru nowego przebiegu drogi krajowej nr 16. Dla wszystkich wariantów wykonano inwentaryzację przyrodniczą, której celem było wykazanie istnienia lub braku chronionych siedlisk i stanowisk roślin chronionych oraz określenie zagrożeń, jakie może spowodować budowa drogi w rejonie objętym ochroną w ramach europejskiej sieci Natura 2000.

Jaki jest efekt inwentaryzacji przyrodniczej?

W rezultacie analizy poddano 41 wariantów na trasie od Sorkwitu

do Elku i zbadano obszar o długości 80 km i szerokości 20 km. Obecnie jesteśmy na takim etapie prac, na którym dzięki wykonanym analizom i pozyskanej wiedzy mogliśmy zawężić rozpatrywane warianty z ponad czterdziestu do trzech. Jeden z nich zarekomendujemy Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

Województwo warmińsko-mazurskie ma jedną z najmniejszych w Polsce gęstość dróg. Kiedy to się zmieni?

Za dwa lata region wzbogaci się o ponad 60 km nowej drogi ekspresowej S61 na wschodzie województwa, jednak generalnie zmiany w sieci drogowej na Warmii i Mazurach to zmiany jakościowe związane z przebudową istniejących dróg i zmianą ich klasy technicznej, głównie z GP na S. Gęstość dróg to pochodna gęstości zaludnienia i zurbanizowania regionu, więc w najbliższej perspektywie nie należy oczekiwać radykalnego wzrostu liczby nowych dróg.

Czy polscy przewoźnicy szynowi powinni kupować tabor tylko u krajowych producentów?

dr inż. ROBERT STERNIK, Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi



Odpowiedź na tak postawione pytanie jest dość kłopotliwa. Z jednej strony sentyment i poczucie solidarności z rodzinnymi producentami, a z drugiej twarde, racjonalne przesłanki wynikające z przekonania, że potrzebny jest możliwie duży wysiłek, by odbudować zaufanie klientów i podróżnych do transportu szynowego. Nie zawsze do klienta przemawiają wyłącznie względy ekologiczne, wyróżniające przecież transport szynowy. Klient oczekuje usługi taniej, dostępnej, sprawnej i wygodnej. Takie warunki może zapewnić dobrze zorganizowany transport świadczony wysokiej klasy, nowoczesnym taborem.

Praktyka ostatnich lat wskazuje, że tabor wytwarzany przez krajowych producentów nieomal nie ustępuje temu sygnowanemu przez wiodące światowe firmy. Z punktu widzenia przedsiębiorstw eksploatujących tabor szynowy ważna jest cena zakupu, koszty eksploatacji, jakość, niezawodność, poziom obsługi gwarancyjnej i serwisu pogwarancyjnego. Trudno sprostać, takim wymaganiom, gdy zdarza się, że krajowy producent przeszacował swoje możliwości produkcyjne i zamówiony tabor był „szyty gorącą igłą”. Montowany w pośpiechu, niedbałe, z opóźnieniem wymagał dodatkowych czynności poprawkowych już u odbiorcy. To nie budzi zaufania, nie poprawia wizerunku marki a co najgorsze, nawiązuje do starych złych tradycji, rynku braków. W obecnej sytuacji, koniecznej walki o odzyskanie klienta przewoźców szynowych, ważne jest odzyskanie zaufania do transportu szynowego – niekoniecznie w oparciu o sentymenty narodowe.

LESZEK MIĘTEK, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce



Polscy producenci taboru kolejowego w ostatnich latach zrobili gigantyczny postęp w swoich zdolnościach produkcyjnych, jakości i nowoczesności taboru.

Jeszcze kilkanaście lat temu istniało przekonanie, że produkty wytwarzane przez zachodnich producentów są gwarancją jakości i niezawodności, ale dziś się to zmieniło. I tabor Pesa czy Newagu zdobywa uznanie nie tylko wśród polskich przewoźników, ale także na całym świecie.

Myślę, że dzięki staraniom polskich menedżerów przestarzałe Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego zmieniły się w nowoczesne firmy nierzadko nie ustępujące zakładom zachodniej Europy, a nasi inżynierowie potrafią zaprojektować tabor spełniający oczekiwania klientów. Polscy producenci potrafią też konkurować z zachodnimi firmami ceną produktów.

W zakupach nowego taboru jest jednak pewna ułomność, ale to nie po stronie producentów a raczej po stronie zamawiających, którzy nie stawiają na długie sprawdzone serie, a ciągle poszukują nowości i różnorodności, co niestety ma zły przełożenie na jakość i niezawodność prototypowego taboru. Całe szczęście, że ta tendencja się zmienia i mam nadzieję, że zamawiający coraz częściej będą stawiali na niezawodność sprawdzonych w trakcie eksploatacji taboru, a nie na różnorodność za wszelką cenę.

MICHAŁ LITWIN, dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

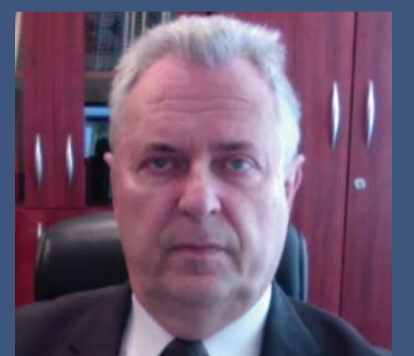


Polscy przewoźnicy powinni nabywać tabor spełniający ich potrzeby. System natomiast powinien być zaprojektowany tak, by opłacalność inwestycji w nowy tabor była większa niż obecnie. Wówczas z pewnością duża część tortu na nowy tabor przypadłaby polskiemu producentowi.

Promowanie nabywania nowego taboru ma głęboki sens z co najmniej trzech powodów. Po pierwsze, nowe pojazdy są nawet 30% oszczędniejsze w stosunku do tych produkowanych 30-40 lat wcześniej. Ma to szczególne znaczenie w walce z zanieczyszczeniem powietrza i emisją CO₂. Po drugie, nowe pojazdy mniej niszczą nawierzchnię kolejową, a zatem prowadzą do mniejszych kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej. Po trzecie, zakupy nowego taboru napędzają działania proinnowacyjne, powodują zwiększenie budżetów na badania i rozwój oraz na inwestycje w nowe technologie. W efekcie kolej miałaby szansę na stworzenie atrakcyjnych, wysokopłatnych miejsc pracy i realnego rozwoju polskiej inteligentnej specjalizacji w zakresie nowoczesnego taboru kolejowego.

Przykładowymi narzędziami promowania zakupu nowego taboru może być powiązanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej z wiekiem taboru tak, aby nowsze pojazdy płaciły mniej. Inny sposób to wprowadzenie realnych ułatwień w rozliczaniu energii elektrycznej na potrzeby trakcyjne wg zużycia. Obecnie jest to teoretycznie możliwe, ale w praktyce nie działa.

prof. ALEKSANDER ŚLĄDKOWSKI, Politechnika Śląska



Zdecydowanie nie! Oczywiście przy zbliżonych warunkach propozycji od strony technicznej oraz komercyjnej warto oddać pierwszeństwo krajowemu producentowi. Ale jeżeli zagraniczny producent złoży lepsze propozycje, to sztuczne ograniczenie może tylko doprowadzić do niezdrowej konkurencji i w końcu odbije się to na obniżeniu konkurencyjności polskich firm.

Nie trzeba daleko chodzić za przykładami. Ponad 380 pojazdów kolejowych i tramwajów z Pesa Bydgoszcz jeździ w 11 krajach: Niemcy, Włochy, Czechy, Rosja, Ukraina, Bułgaria, Litwa, Białoruś, Węgry, Rumunia i Kazachstan.

Warto zaznaczyć, że Niemcy (Siemens), Czechy (ČZ LOKO), Ukraina (Syty Transport Hrupp Ooo) i inni (podano tylko przykładowych producentów) mają własne krajowe lub międzynarodowe firmy, które produkują pojazdy szynowe na terenie tych krajów. Tym niemniej polski producent dzięki konkurencyjności własnej produkcji przodkuje się na ten rynek.

Co można byłoby powiedzieć, jeżeli by te kraje wprowadzały ograniczenia dla Polski? Uważam, że sama dyskusja na ten temat bardzo szkodzi wizerunkowi polskich producentów oraz Polsce, jako krajowi z wolnorynkową gospodarką.