

Czy towarowe frachty kolejowe są opłacalne?

Moda dalekobieżna

Opłacalność frachtu kolejowego zależy od rodzaju towaru, długości trasy oraz typu użytych wagonów. Ekonomiści podkreślają, że warto go rozważyć już przy wysyłce minimum jednego wagonu. Transport kolejowy sprawdza się zdecydowanie lepiej niż inne przy przewozie ciężkich ładunków, a przewagę osiąga także dzięki relatywnie stabilnym cenom w ciągu roku oraz punktualności i realizacji usług w ramach ustalonego rozkładu jazdy.

Autor: Michał Jurczak

Kolej pozostaje niezastąpiona w przewozie towarów masowych, np. paliw czy kruszyw. Zresztą ważące kilkadziesiąt ton ładunku nie da się na lądzie i w powietrzu przewieźć niczym innym. Także w przypadku ładunków mniejszych fracht kolejowy może być opłacalny, szczególnie na dużych odległościach. Początkowo, ze względu na stosunkowo wysokie ceny, był z reguły kierowany tylko do branż zaawansowanej technologii, a zwłaszcza towarów dużej wartości, ale obecnie fracht kolejowy jest wykorzystany w wielu sektorach, stanowiąc alternatywę dla lotniczego oraz morskiego. Specjaliści nie mają wątpliwości – to rozwiązanie przyszłościowe i atrakcyjne dla klientów. Jeszcze

niedawno np. towary z Chin były przewożone do Europy tylko drogą morską lub powietrzną. Obecnie coraz większą rolę odgrywa kolej.

Kiedy na tory?

Marcin Dobruchowski, Prezes Zarządu, SPEDCONT (Spedycja Polska SPEDCONT jest częścią Grupy PEKAES), wśród ładunków, których transport koleją jest najbardziej uzasadniony i opłacalny kosztowo wymienienia węgla. – Biorąc pod uwagę wielkość przewozów liczonych w milionach ton, trudno jest sobie wyobrazić, by można było zastąpić kolej innym rodzajem transportu. Zwłaszcza, że wybór transportu szynowego w odniesieniu do długich tras i wysyłek całopociągowych o dużym tonażu

jest opłacalny. Ostatecznie zdecydować może więc relacja ceny paliwa i kosztów transportu alternatywnymi metodami, np. samochodem, promem czy statkiem – podkreśla nasz rozmówca.

Karolina Gorzelak, Koordynator Projektów Intermodalnych, ESA Logistika, zwraca uwagę na opłacalność transportu kolejowego na trasach dalekobieżnych, gdzie droga kołowa łącząca te same punkty załadunkowe i rozładunkowe jest obciążona wysokimi opłatami drogowymi. – Dla dużych przedsiębiorstw produkcyjnych jednym z najistotniejszych czynników jest utrzymanie ciągłości dostaw komponentów. Niejednokrotnie wolumen zamówienia przekracza liczbę 200 kontenerów tygodniowo, które muszą być dostarczone do fabryki na



Kolej pozostaje niezastąpiona w przewozie towarów masowych – paliw czy kruszyw. Ważącego kilkaset ton ładunku nie da się na lądzie i w powietrzu przewieźć niczym innym. Jednak w przypadku ładunków mniejszych, fracht kolejowy także może być opłacalny, szczególnie na dużych odległościach.

czas, by nie spowodować przestojów linii produkcyjnych. Dostępność specjalistycznych naczepek do przewozu takiej ilości kontenerów jest ograniczona, a koszt transportu drogowego wysoki. Dzięki wykorzystaniu transportu kolejowego przy masowym przewozie kontenerów przedsiębiorstwo zyskuje na ciągłości i stabilizacji dostaw, a także na optymalizacji kosztów transportu – mówi K. Gorzelak. Jej zdaniem, regularność wynika także z faktu, że kolej jest bezpieczniejszym środkiem transportu niż transport drogowy. Jeśli chodzi o inicjatywę Nowego Szlaku Jedwabnego, największym konkurentem kolei jest transport morski, przede wszystkim z uwagi na czynniki ekonomiczne, a więc cenę przewozu. Kolej może zyskać zwolenników głównie

ze względu na czas tranzytu. Dzięki wykorzystaniu transportu kolejowego zamówienie towaru może być złożone w wielu przypadkach dwa razy później niż w przypadku frachtu morskiego. – Należy jednak zwrócić uwagę na to, że głównym przedmiotem przewozów kolejowych z Dalekiego Wschodu do Europy są wciąż towary wysokowartościowe, a pociągi powrotne w większości przypadków przewożą najdroższy ładunek, a mianowicie powietrze. Sytuacja jednak z roku na rok się poprawia, a eksport towarów do krajów Dalekiego Wschodu rośnie – zaznacza K. Gorzelak.

Z kolei, według Jakuba Oleszczuka, Rail Transport Specialist, Hellmann Worldwide Logistics, fracht kolejowy jest opłacalny na

odcinkach powyżej 700 km oraz w przypadku znacznego wolumenu transportowanego jednorazowo, czy to mowa o kontenerach, czy ładunkach masowych w wagonach. Norbert Kręcicki, Dyrektor marketingu, UPS Polska, dodaje, że transport kolejowy stanowi dogodną opcję między szybkim frachtem lotniczym a opłacalnym frachtem morskim. – Klienci korzystający z połączenia kolejowego pomiędzy Chinami a Europą do przesyłania ładunków pełno kontenerowych (FCL) zaobserwowali zmniejszenie kosztów nawet o 65 proc. w porównaniu z frachtem lotniczym i oszczędność czasu nawet o 40 proc. w zestawieniu z frachtem morskim takich ładunków na tych samych trasach – mówi N. Kręcicki.

Kierunek Chin

– Kierunkiem, który w ostatnich latach budzi największe zainteresowanie w przewozach kontenerowych, jest bez wątpienia Chińska Republika Ludowa i reaktywacja Jedwabnego Szlaku. W ubiegłym roku blisko 300 pociągów z Chin skończyło swój bieg w Polsce, a szacunki na rok 2017 mówią nawet o potrojeniu tej wartości. Ceny stają się coraz bardziej konkurencyjne, klientów kusi czas przewozu, a tym samym krótszy czas zamrożenia kapitału. Władze chińskich prowincji z otwartymi ramionami przyjmują kolejne propozycje inwestycji w ich regionach, tym samym korzystając z ogromnej szansy na lokalny rozwój finansowany m.in. przez Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych. Coraz więcej klientów odchodzi od transportu morskiego i przenosi swoje towary na pociągi. Szczególnie ważnym aspektem jest tutaj kierunek eksportowy, który z roku na rok także zyskuje swoich sympatyków.

Karolina Gorzelak

Koordynator Projektów Intermodalnych
ESA Logistika

Jest potencjał

– Udział transportu kolejowego w przewozach towarów ogółem wynosi w Polsce ponad 20 proc. i jest na znacznie wyższym poziomie niż w starszych państwach Unii Europejskiej. Taki stan może utrzymywać się w najbliższych latach, ponieważ w przewozach towarowych w Polsce znacznie większy udział mają masowe przewozy ładunków sypkich, głównie węgla kamiennego, a ostano także kruszywo do budowy dróg kołowych, które to ładunki są z natury dedykowane dla transportu kolejowego. Ponadto istnieje duży, niewykorzystywany dotychczas potencjał rozwojowy w zakresie kolejowych przewozów tranzytowych, w tym głównie kontenerowych (transport intermodalny). Kondycja przewozów towarowych jest lepsza niż pasażerskich. Mają one nadal duży potencjał wzrostowy, jeśli chodzi o wolumen przewozów, pod warunkiem zrealizowania programu inwestycyjnego w zakresie infrastruktury kolejowej oraz budowy obiektów dla potrzeb przewozów intermodalnych. Niewątpliwie pożądanym jest stopniowe obniżanie stawek opłat za dostęp do infrastruktury. W systemie przewozów całopociągowych dla ładunków masowych, jak węgiel kamienny, kruszywo, produkty ropopochodne i inne chemikalia, czynnik ekonomiczny będzie kluczowy przy wyborze środka transportu.

Jarosław Brachmański
Dyrektor Oddziału Mysłowice
Seifert Polska



Będą chętni

– Klienci coraz chętniej decydują się na przewóz kolej, a wpływ na ich decyzje mają np. transit time, wahania kursów walut czy wzrost ceny paliwa. W sytuacji, gdy cena paliwa w ubiegłym roku praktycznie zbliżyła się do kosztów transportu kolej, zaobserwowaliśmy szybkie przeniesienie znacznej części ładunków na samochody. Preferencje klientów zmieniają się zatem w zależności od sytuacji rynkowej – mówi M. Dobruchowski (SPEDCONT).

K. Gorzelak (ESA Logistika) na pierwszym miejscu wśród grup towarowych przewiezionych kolej, wymienia węgiel kamienny oraz materiały sypkie, np. piasek i żwir. Zwolenników towarowych przewozów kolej, należy szukać także wśród dużych firm produkcyjnych sprowadzających komponenty czy produkty kompletnie z krajów odległych, gdzie największa część przewozu odbywa się drogą morską, a kolej stanowi lokalną część dowozową w kraju nadania czy przeznaczenia. – Dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu szansą dla Polski jest również reaktywacja Szlaku Jedwabnego i przewozów kolejowych z Chin do Europy. Wschodnia granica Polski i terminal w Małaszewiczach stanowią drzwi dla pociągów przemierzających długą drogę z wybrzeży Chin do europejskich fabryk i magazynów dystrybucyjnych. Liczba pociągów zwiększa się w bardzo szybkim tempie, a prognozy zapowiadają dalsze wzrosty. Dzięki temu modernizacja infrastruktury kolejowej dla potoków wschód – zachód będzie miała

Z Chin do Europy z wykorzystaniem połączeń kolejowych przewożona jest nie tylko drobica, ale również części dla przemysłu motoryzacyjnego czy sprzęt hi-tech. Ceny transportu kolejowego w tej relacji spadają, a jedną z przyczyn jest promowanie tego typu rozwiązań przez kolejne regiony w Państwie Środka.

wanej do wyraźnej w celu zmniejszenia kosztów w ciągu najbliższych 1–3 lat.

Jarosław Brachmański, Dyrektor Oddziału Mysłowice, Seifert Polska, dostrzega fakt, że rynek przewozów towarowych stopniowo się otwiera i występuje na nim spora konkurencja w tym przewoźników zagranicznych. W systemie przewozów intermodalnych trendem jest

reklama

eleroute

Jedna z wiodących, europejskich giełd ładunków i pojazdów

>45% ładunków krajowych w 2017 r.



Odnaleźć równowagę

– Mimo, że wykorzystanie transportu kolejowego wpływa na redukcję emisji dwutlenku węgla i ogranicza eksploatację zasobów naturalnych, co korzystnie odbija się na środowisku naturalnym, nadal cena przewozu towaru odgrywa kluczową rolę. Istnieje też pewna gama towarów (np. przewóz nawozów), gdzie przewozy kolejowe nie są tak bardzo popularne, a dostawy odbywają się głównie z wykorzystaniem transportu drogowego. Z kolei coraz bardziej popularny i powszechny staje się transport kontenerów. Naszym celem jest wprowadzenie równowagi między transportem drogowym a morskim i kolejowym oraz konwersja transportu drogowego na kolejowy w możliwych do realizacji relacjach.

Marcin Dobruchowski
Prezes Zarządu
SPEDCONT Spedycja Polska

systematyczny rozwój przewozów kolejowych zarówno w sytuacji, gdy kolej jest kooperantem samochodów (przewozy kolejowo-drogowe), jak i ich konkurentem (przewozy bezpośrednio pomiędzy portami morskimi a klientami, dysponującymi terminalami kontenerowymi). Zdaniem naszego rozmówcy, w przewozach całopociągowych dla nadawców i odbiorców dysponujących terminalami kontenerowymi jakością oferty kolei jest zadowalająca. Obniża się ona natomiast w porównaniu do transportu drogowego pojedynczych wagonów z kontenerami w zakresie czasu, jak i terminowości dostaw oraz możliwości śledzenia przesyłek.

Tomasz Brela, Menedżer Rozwoju Biznesu Multimodalnego, DB Schenker, rok do roku obserwuje się wzrost ilości zapytań, w szczególności dotyczących kierunków w relacji Europa – Chiny. – Zwiększone zainteresowanie klientów rozwiązaniami kolejowymi zawdzięczamy m.in. zawirowaniom w transporcie oceanicznym. Ich skutki – niestabilność cen i fluktuujące różnice w kwotach za fracht jednego kontenera – zachęcają klientów do szukania alternatywnych rozwiązań. Koszty frachtu kolejowego są stałe co najmniej przez kwartał, nie ulegają tak dużym wahaniom. Usługa ta jest przede wszystkim konkurencyjna dla towarów wysoko przetworzonych oraz transportu części elektronicznych do europejskich fabryk, m.in. telewizorów, komputerów – konkluduje T. Brela. Jako umiarkowane określa natomiast zainteresowanie frachtami kolejowymi Jerzy Gębski, Menedżer Projektów i PR, Enterprise Logistics. Sprowadza się ono do poszukiwania rozwiązań niskokosztowych, co w przypadku przewozów w relacjach ze Skandynawią (w nich specjalizuje się Enterprise Logistics) jest problematyczne.



Z Azji i do Azji

M. Dobruchowski (SPEDCONT) nie ma wątpliwości, że kierunek Europa – Azja – Europa jest obecnie najbardziej pożądanym w serwisie kolejowym. – Obroty Grupy PEKAES z tytułu współpracy z Chinami stale rosną. Polska jest doskonale usytuowana na Nowym Jedwabnym Szlaku, dlatego w perspektywie kolejnych lat możemy spodziewać się dalszego rozwoju wolumenu dostaw Europa-Chiny-Europa – mówi M. Dobruchowski.

Z każdym miesiącem rośnie liczba połączeń w tej relacji. Obecnie jest ok. dwadzieścia w ciągu tygodnia. – Z Chin do Europy z wykorzystaniem połączeń kolejowych przewożona jest nie tylko drobnica, ale również części dla przemysłu motoryzacyjnego czy sprzęt hi-tech. Ceny transportu kolejowego w tej relacji spadają, a jedną z przyczyn jest promowanie tego typu rozwiązań przez kolejne regiony w Państwie Środka – mówi T. Brela (DB Schenker).

K. Gorzelak (ESA Logistika) zaznacza, że dużym zainteresowaniem nadal cieszy się transport intermodalny i kolejowe odwozy kontenerów z polskich portów morskich. Klientów odstrasza w głównej mierze czas przewozu, który po dodaniu dni morskiej podróży wydłuża realizację zamówienia o kilka dni. Duży udział w przewozach kolejowych ma eksport do Czech czy Niemiec, w ostatnich latach rośnie też znaczenie połączeń kole-

jowych z portów: Koper, Triest czy Rijeka (punkty przeładunkowe dla towarów kierowanych do północnej i wschodniej Europy). – Statki nie muszą opływać już całej Europy, by dotrzeć np. do Gdyni czy Hamburga, tak więc czas tranzytu jest dużo bardziej konkurencyjny. Ogromny potencjał drzemie w rozwoju transportu kolejowego w kierunku arabskim, jednak z uwagi na niestabilność polityczną w krajach tranzytowych, póki co temat pozostaje jedynie mrzonką – konkluduje K. Gorzelak.

Najpierw ekonomia, później ekologia

Może się wydawać, że „proekologiczna moda” sprzyjać będzie rozwojowi transportu kolejowego. Ów optymizm studzi J. Oleszczuk (Hellmann Worldwide Logistics) twierdząc, że nie kwestie ekologii, ale cena pozostaje dla polskiego klienta najważniejsza. K. Gorzelak (ESA Logistika) dodaje, że poza ceną najistotniejszy jest czas przewozu. – Niejednokrotnie infrastruktura kolejowa nie pozwala na osiągnięcie zadowalającego poziomu konkurencyjności w obu tych czynnikach, co powoduje, że klient mimo reklamowania swojej działalności jako proekologicznej, musi zdecydować się na bardziej uciążliwy dla środowiska, transport drogowy – mówi K. Gorzelak, podkreślając, że ekologistyka jest wciąż dziedziną skierowaną do klienta dojrzałego biznesowo, o ugruntowanej pozycji

Granice opłacalności

– Przyjęło się, że przeniesienie odcinka transportu na kolej staje się ekonomicznie uzasadnione wówczas, gdy część trasy przewozu pokonywana przez jednostkę ładunkową na szynach jest dłuższa niż 600 km. Ta magiczna bariera może zostać przekroczona w przypadku, gdyby klient był zdecydowany świadomie wziąć na siebie nieco wyższe koszty przewozu w imię idei „zielonego transportu”. Niektórzy duzi klienci niejednokrotnie umieszczają w swoich tenderach transportowych rozmaite „punkty za ekologię”, podobnie jak „punkty za CSR” czy inne kwestie leżące na pograniczu etyki biznesu. Niestety na koniec dzieje się zazwyczaj tak, że brana pod uwagę jest tylko cena.

Jerzy Gębski
Menedżer Projektów i PR
Enterprise Logistics

rynkowej oraz wysokiej świadomości w zakresie skutków prowadzonej działalności gospodarczej. Ostatnimi laty obserwuje się jednak wzrost zainteresowania transportem kolejowym wśród globalnych firm produkcyjnych ogłaszających przetargi transportowe.

– Nasze połączenie kolejowe z Chinami jest nie tylko szybsze i bardziej opłacalne, ale stanowi także bardziej przyjazną środowisku alternatywę niż transport lotniczy czy morski. Transport kolejowy emituje 25 razy mniej dwutlenku węgla niż fracht lotniczy i znacząco mniej tlenku azotu, węglowodorów niemetanowych i dwutlenku siarki niż transport drogą morską – tłumaczy N. Kręcicki (UPS Polska).

Podobne argumenty przywołuje T. Brela (DB Schenker). – Nadal główną rolę odgrywa koszt transportu. Jednak wśród naszych klientów coraz częściej zdarzają się tacy, którzy są gotowi dopłacić do korzystniejszej dla środowiska opcji transportu. DB Schenker realizuje koncernową strategię DB2020, w której ramach postawiliśmy sobie za cel redukcję emisji CO₂ o 30 proc. do 2020 r. – mówi przedstawiciel DB Schenker.

J. Brachmański (Seifert Polska) przypomina, że w sektorze logistyki powstaje ok. 5 proc. globalnej emisji spalin, zredukowanie śladu węglowego w obrębie całego łańcucha dostaw staje się głównym wyzwaniem przyszłości. Ograniczenia łatwo można przeliczyć na oszczędności, a proekologiczne ustawodawstwo UE dodatkowo będzie preferowało wdrażanie rozwiązań, mających na celu zahamowanie degradacji środowiska.

Do usług

Grupa PEKAES oferuje frachty kolejowe w całej Europie, a także w Azji. Usługi realizuje wykorzystując spół-

Kolej na tak!

– Za frachtem kolejowym, szczególnie na trasach dalekobieżnych, przemawia wiele korzyści. Ta forma transportu jest często idealnym rozwiązaniem w sytuacjach, gdzie opóźniona produkcja zagraża płynności dostaw oraz dotrzymaniu terminów, które dla klientów oznaczają zazwyczaj duże kary. Kolej jest nie tylko pewnym, stabilnym środkiem transportu. Pozwala też na przewóz ciężkich i gabarytowych ładunków, takich jak np. stal. W biznesie istotnym czynnikiem jest koszt zamrożonego kapitału. Klienci wolą nawet wybrać droższą opcję transportu, aby oszczędzić na tym wskaźniku. Dodatkowo obserwujemy boom transportowy w korytarzu euroazjatyckim. DB Schenker widzi ogromny potencjał połączeń kolejowych, szczególnie na trasach dalekobieżnych, które umożliwiają połączenie dwóch potężnych gospodarek: europejskiej i chińskiej. Za transportem kolejowym przemawiają odległość – powyżej 1000 km oraz wysoka wartość towarów. Oprócz przemysłu ciężkiego kolej wybierają m.in. firmy z branży motoryzacyjnej i elektronicznej, tzw. high value goods.

Tomasz Brela

Menedżer Rozwoju Biznesu Multimodalnego
DB Schenker

ki zależne – SPEDCONT Spedycja Polska i Chemikals. SPEDCONT specjalizuje się w przewozach i przeładunkach kontenerów koleją do Republiki Nadbałtyckich i państw Europy Południowej oraz dalej, np. do Kazachstanu i Mongolii. Terminal SPEDCONT w Łodzi był i jest ważnym punktem w relacjach pociągów z kontenerami na trasie z i do Chin (w ub.r. obsługiwał ponad 250 połączeń, w tym roku liczba może być podwojona). Natomiast terminal Chemikals w Braniewie to największy w regionie obiekt, umożliwiający przeładunek towarów z tzw. wagonów rosyjskich na europejskie. Obsługuje głównie import, węgla, LPG, nawozów sztucznych, jak i soli drogowej i cementu. – Posiadamy również Terminal Skandawa dedykowany przeładunkom LPG, stanowiący początek najkrótszego szlaku tranzytowego pomiędzy Federacją Rosyjską, Litwą, Łotwą, Estonią, a Niemcami, Słowacją, Czechami i jest dogodnym miejscem przeładunku towarów w tranzycie i do Polski – uzupełnia M. Dobruchowski.

ESA w zakresie transportu kolejowego działa na dwóch płaszczyznach: specjalistycznego transportu ładunków ponadnormatywnych, a także kontenerowego transportu intermodalnego. Pierwsza grupa to m.in. usługi w ramach dużych projektów inwestycyjnych sektora energetycznego, w które spółka jest zaangażowana od strony organizacji usług logistycznych w łańcuchu dostaw



elementów turbozespołu (dwa lata temu ESA zrealizowała dostawę 461-tonowego generatora prądowłocznego dedykowanego dla nowego bloku energetycznego). Od wielu miesięcy ESA pracuje nad przygotowaniami do transportu kolejowego ponadnormatywnych ładunków dla nowego projektu z sektora energetyki, którego realizacja przypada na II/III kwartał br. W ramach rozwiązań intermodalnych firma oferuje krajowe przewozy kontenerowe z północy w głąb Polski, a także obsługę kolejową w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw. Jednym z priorytetów jest połączenie kolejowe Europy z Chinami. Dzięki współpracy pomiędzy spółkami należącymi do grupy Hitachi Transport System – głównego udziałowca firmy – ESA oferuje obsługę łańcucha dostaw w projekcie Nowego Szlaku Jedwabnego, a standardem jest dostawa „od drzwi do drzwi”. W ramach dostaw drobnicowych w imporcie ESA proponuje 5 terminali załadunkowych zlokalizowanych w różnych regionach Chin, z których pociągi odjeżdżają co najmniej raz w tygodniu, a w przypadku terminala w Zhengzhou pociągi do Europy wyjeżdżają trzy razy w tygodniu. W ramach dostaw pełnokontenerowych dzięki bezpośredniej współpracy z wiodącymi operatorami kolejowymi na rynku chińskim ESA oferuje transport na ponad 10 różnych trasach łączących Daleki Wschód z Europą. Przedmiotem zainteresowania ESA są też połączenia kolejowe pomiędzy portem Koper w Słowenii a głównymi miastami Europy Środkowo-Wschodniej. Enterprise Logistics oferuje fracht FTL w relacji Polska – Norwegia z zastosowaniem połączenia prom/kolej Świnoujście – Trelleborg – Oslo (trzy razy w tygodniu). W przypadku transportów w rejon Oslo główny odcinek trasy jest pokonywany kolejną. Towar załadowany w Polsce nie jest po drodze przeładowywany, jedynie naczepa dowieziona do terminalu morskiego płynie promem, a następnie jest przewożona na wagonie (minimalizowanie ryzyka uszkodzeń ładunku). – Posiadamy własną agencję celną zarówno w Polsce, jak i w Norwegii, dzięki czemu całość realizacji usługi znajduje się w jednych rękach. Do-

świadczenie Enterprise Logistics w zakresie przewozów do Norwegii przekracza ćwierć wieku, dzięki czemu sytuacji, które mogą nas zaskoczyć, jest niewiele – podkreśla J. Gębski (Enterprise Logistics).

Seifert Polska największe wolumeny przewozów kolejowych notuje w transportach w kierunku wschodnim: Białoruś, Ukraina, Rosja, Chiny, a Hellmann Worldwi-

de Logistics proponuje m.in. kierunki do i z Chin (FCL/LCL, 7 dni w tygodniu). UPS ma połączenia 3 razy w tygodniu z Zhengzhou do Warszawy oraz Chengdu do Łodzi (w obu kierunkach). Ponadto, raz w tygodniu funkcjonuje połączenie w jedną stronę do Warszawy z Suzhou i Changsha.

T. Brela podkreśla, że dzięki multimodalnym usługom DB Schenker jest w stanie zapewnić kompleksową obsługę door to door, przy dbałości o obniżenie kosztów po stronie klienta, np. eliminując konieczność magazynowania towarów we własnym zakresie. – Nasi klienci mogą korzystać z ułatwień, np. odpraw celnych, dodatkowych zabezpieczeń, urządzeń do monitorowania kontenera, które gwarantują system powiadamiania w czasie rzeczywistym, kontenerów izolowanych lub kontenerów chłodniczych. Dzięki stosunkowo krótkiemu czasowi tranzytu towarów (terminal – terminal 11–14 dni) klienci zyskują przewagę. Jest to na tyle istotne, że np. opóźnia możliwość skopiowania towarów – wylicza T. Brela.

PONAD **25** LAT
DOŚWIADCZENIA

OBIEKTY PRODUKCYJNE I MAGAZYNOWE

DESIGN & BUILD

ZAAWANSOWANE TECHNOLOGIE



KONTAKT:

inwestycje@jakon.pl

tel. +48 603 681 585

www.jakon.pl

JAKON