

Maciej Korthals
Tel. 503611280
Mail: m.korthals@tidi-log.pl

Listo otwarty

Szanowni Państwo,

My zwykli przedsiębiorcy, przewoźnicy działając dla dobra wspólnego zwracamy się do Państwa z listem otwartym, w którym chcemy wyrazić rosnący niepokój oraz obawy dotyczące realnego zagrożenia dla ciągłości obsługi ładunków oraz stabilności łańcucha dostaw z i do trójmiejskich terminali kontenerowych.

Największe obawy budzi funkcjonowanie terminala **Baltic Hub**, którego obecne działania znacząco utrudniają efektywną pracę zarówno przewoźnikom, jak i spedytorom. Brak partnerskiego podejścia w dialogu operacyjnym przekłada się na spadek jakości całego procesu logistycznego i powoduje istotne ograniczenie rentowności działalności transportowej.

Jak Państwu wiadomo, wszystkie terminale kontenerowe, a także depoty lądowe, wprowadziły system godzinowych awizacji wizyt (VBS). Z założenia miało to usprawnić procesy obsługi, jednak w praktyce efekt jest odwrotny. Brak koordynacji działań powoduje narastającą **kongestię**, trudności z planowaniem tras oraz liczne opóźnienia w realizacji zleceń.

Szczególnie niepokojące są praktyki Baltic Hub, który – jako kluczowy operator – prezentuje podejście monopolistyczne i brak gotowości do współpracy z uczestnikami rynku. System VBS często uniemożliwia dostawy w wyznaczonym terminie, prowadząc do sytuacji, w których operator niejako wymusza naruszanie norm czasu pracy kierowców oraz obniżenie jakości obsługi na rzecz „optymalizacji kosztów”, której skutki ponoszą przewoźnicy i spedytorzy.

Stanowczo sprzeciwiamy się wprowadzaniu dodatkowych opłat za składanie i pobieranie kontenerów. Jest to forma prywatyzowania zysków terminala przy jednoczesnym uspołecznianiu kosztów, które spadają bezpośrednio na uczestników rynku transportowego..

Brak transparentności działań, nagminne blokowanie sektorów i slotów, ograniczanie możliwości zdawania pustych kontenerów oraz utrudnienia w dostępie do zasobów operacyjnych wprost uderzają zarówno w przewoźników, jak i w spedytorów. W dłuższej perspektywie skutkuje to spadkiem jakości obsługi klienta finalnego, rosnącymi kosztami oraz obniżeniem rentowności naszych wspólnych działań.

Dodatkowo niepokoi sposób, w jaki terminal ogłasza tzw. „złe warunki atmosferyczne”. Decyzje te często są nieprzejrzyste i prowadzą do wydłużenia czasu obsługi pojazdów, a w konsekwencji generują koszty **demurrage, detention oraz storage czy też obciążenia ze strony klienta za gotowość**. W wielu przypadkach to przewoźnicy – próbując uniknąć eskalacji kosztów przenoszonych na klientów – akceptują obciążenia finansowe. **Jednak jako branża mówimy „Kategoryczne STOP”**. Brak jest możliwości dalszego funkcjonowania w patologicznym systemie szukania zysku kosztem innego podmiotu, gdzie wielkość stanowi siłę .

Problem pogłębia się również w terminalach **GCT Gdynia** oraz **BCT Gdynia**, gdzie obserwujemy analogiczne działania — brak dostępnych slotów, mimo faktycznego braku kolejek na placu, niska jakość obsługi oraz wielogodzinne postoje pojazdów oczekujących na przeładunek.

Negatywne skutki działań terminali obciążają również **depoty lądowe**, które — przy ograniczonej przepustowości portów — stają się miejscem wielogodzinnego oczekiwania i generują kilkukilometrowe zatory. Nie możemy akceptować funkcjonowania systemu, który regularnie generuje koszty przy rosnących obciążeniach, zwiększających się opłatach drogowych oraz wysokich wymaganiach dotyczących terminowości dostaw.

Brak działań i reakcji na narastające problemy doprowadzi w niedługim czasie do poważnych konsekwencji operacyjnych. Jako branża zbliżamy się do momentu, w którym będziemy zmuszeni zakomunikować nasze niezadowolenie w sposób zdecydowany i jednoznaczny.

Mając na celu dobro każdego uczestnika procesu logistycznego informujemy Państwa że w dniach 20 grudzień 2025 do 6 styczeń 2025 wprowadzamy cichy strajk mający na celu skupienie uwagi na piętrzących się problemach które czas rozwiązać wspólnymi siłami !

To Wy jako uczestnicy tego rynku możecie to zmienić to działania wspólnymi siłami mogą wprowadzić normalność ! To nie terminale planują dostawy to klient decyduje kiedy chce otrzymać , załadować towar – walczymy o normalność.

Stop dla bezprawnych działań terminali kontenerowych !

Z wyrazami Szacunku

My niżej podpisani:

CREATIVE TRANSPORT
TRANSMRUK
AATEX
TIDI-LOG
FHU ARKADIUSZ ZAWADZKI
FTH PAWEŁ SKOLIMOWSKI
COMBOTRANS SYLWESTER SKOLIMOWSKI
STOBBA TRANSPORT
JURAND TRANSPORT
KAROL NIEMASZYK
KOŁAKOWSKI TOMASZ
MOBILE4U
OLETRANS
ALDAM-TRANS
KOSIEWICZ TRANSPORT
LUKA TRANS
JACEK RZĄP
BORTRANS
BOX-CONNECT
HUB TRANS
UT PATRYK DĄBROWSKI KOR-TRANS
GORLINE PAWEŁ GORLEWSKI
AMG TRANS DZILIŃSKA
TOP-TRANSPORT
CONTRANS
KOŁOMANSKI
TRIBE
APRO
PILTRANS
OŚ-KA
BACA
KING TRANS
UT JABŁONOSKA
ANDILOG
JARTRANS
FTH TOMASZ GRABOWSKI
ZYGA TRANSPORT
ZBYSZYŃSKI
JW TRANS
KIM TRANSPORT
ORNOWSKI TRANSPORT
MALI-TRANS
UT JANUSZ KOŁOSOWSKI

Pałubicki Eugeniusz UT
GUMIENNY TRANSPORT
UT FRANCISZEK JERECZEK
REM-TRANS
OPTIOMEGA
HIOD
KZ TRANSPORT
WÓJCIK TRANSPORT
UT KOWALEWSKI
AAWIT-TRANS
JUL-MAT
BARSOWSKI TRANSPORT
MPM
BOŁMAN
OSTROWSKI GRZEGORZ/MULTILOG
INLAND
KOŁDRAS
RAJMAR / SKORUPA
DANIEL SOBOTKA
BRZOSKOWSKI TEAM
JANOWSKI TRANSPORT
MIŁOCH
KOTWICA TRANSPORT
GŁOWINSKI KAROL
PAW TRANS
DOCENT TRANSPORT
DRAJWER KOSCIERZYNA
USŁUGI MICHAŁ PAWLOWSKI
TRANSP DROGOWY ADAM GRUBA
BALTIC TRANS
KULCZYK
TRANSPORT ZAROBKOWY OSTROWICKI TOMASZ
CARGO LIFT
CHUCHEL
OL-MAX MELZACKI (EMPE LOG?)
TUSZYŃSKI TRANSPORT
ADAM GOSIK
JUST
RALF-TRANSPORT RAFAŁ
KOŁAKOWSKI ANDRZEJ
BANASZEWSKY PM TEAM
TRANS LOGISTICS
S-TRANS SIEPKA SZYMON
KACZERSKI TRANSPORT
CONCERTIME
PHU WEL-TRANS

TRANS WILK
TRANSBUD
PAŁASZ TRANSPORT
UZNANSKI
SZYCA TRANSPORT
KORDECKI
IRGO
TRANS LECH
DAR-MAG
SURF TRANS
VIKI