



POLSKA FEDERACJA PRODUCENTÓW ŻYWNOSCI

ul. Mokotowska 49, 00-542 Warszawa
Tel.: (22) 3544373, tel./fax (22) 3544374
e-mail: biuro@pfpz.pl www.pfpz.pl

Warszawa, dnia 29.09.2006 r.

Stanowisko w sprawie zakazu ruchu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton w godzinach od 6 do 22.

Stowarzyszenie „Polska Federacja Producentów Żywności” po zapoznaniu się z projektem zakazu ruchu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton w ciągu dnia na terenie miasta Warszawy, zwraca się z apelem o całkowite wyłączenie spod zakazu pojazdów przewożących zarówno surowce i środki niezbędne do produkcji żywności jak i gotowe produkty żywnościowe, bez względu na miejsce ich powstawania i przeznaczenia.

Produkcja i dystrybucja żywności wymaga spełnienia szeregu specyficznych norm związanych zarówno z wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa i jakości żywności jak i zapewnienia ciągłości zaopatrzenia punktów sprzedaży detalicznej i hurtowej w produkty żywnościowe. Część z nich wynika ze stosownych przepisów prawa polskiego i unijnego, część natomiast z bezspornego prawa obywateli do swobodnego dostępu do żywności.

Pragniemy zwrócić uwagę na szereg negatywnych skutków wynikających z wprowadzenia zakazu w obecnej formie. Skutki te obejmą zarówno producentów żywności jak i dystrybutorów oraz konsumentów. Za najważniejsze z nich należy uznać:

- **poważne zakłócenia w funkcjonowaniu zakładów przetwórstwa żywności zlokalizowanych na terenie miasta Warszawy.** Większość dużych zakładów produkcyjnych sektora żywnościowego zlokalizowanych na terenie miasta Warszawy pracuje w systemie ciągłym. Wymaga to stałego dostępu do surowców i środków niezbędnych do produkcji oraz możliwości ciągłej wysyłki produktów do odbiorców hurtowych i detalicznych. W skutek wprowadzonego zakazu przedsiębiorstwa te poniosą znaczące straty spowodowane zarówno przez nieuzasadniony wzrost kosztów produkcji, jak i konieczność poniesienia olbrzymich nakładów finansowych w celu dopasowania do nowych warunków logistycznych. W wielu przypadkach zmiany te nie będą możliwe do przeprowadzenia, co może doprowadzić do upadku przedsiębiorstw lub konieczności przeniesienia ich poza Warszawę. W efekcie może dojść do niekorzystnych zmian społeczno – gospodarczych w tym do redukcji miejsc pracy w obrębie Warszawy i znacznego wzrostu bezrobocia.
- **poważne zakłócenia w zaopatrzeniu w artykuły spożywcze zarówno w sklepach na terenie Warszawy jak i innych miastach.** Zakaz sparaliżuje całkowicie logistykę dostar-

czania towarów konsumpcyjnych do sieci handlowych w Warszawie i innych miastach. Sieci te pracują i przyjmują towar w godzinach: 6-22. Warszawa jest ogromnym rynkiem, który wchłania znaczną część produkcji polskich zakładów żywnościowych - ograniczenia w transporcie musiałyby spowodować przerwy w dostawie produktów, w tym tak podstawowych jak np. pieczywo. Straty spowodowane taką sytuacją należy liczyć w setki milionów złotych. Będą one dodatkowo powiększone o kary jakie zapłacą producenci za nie wywiązanie się z warunków dostaw zapisanych w umowach dystrybucyjnych. Brak ciągłości w zaopatrzeniu w produkty żywnościowe z pewnością spotka się z negatywną reakcją mieszkańców Warszawy i może być o wiele bardziej uciążliwe niż obecne niedogodności związane z ruchem pojazdów o masie powyżej 16 ton.

Już od wielu lat producenci i dystrybutorzy żywności doświadczają dużych trudności związanych ze złą infrastrukturą drogową Warszawy i całego kraju. Trudności te potęguje zwiększająca się systematycznie masa towarowa przewożona transportem samochodowym. Wprowadzenie kolejnych utrudnień grozi więc kompletnym chaosem w tej dziedzinie, chaosem którego skutki poniosą wszyscy mieszkańcy Warszawy i polska gospodarka

Poniżej przedstawiamy przykładowe uwarunkowania dotyczące tylko dwóch z wielu branż przetwórstwa żywności, które odczuwają negatywne skutki proponowanego zakazu:

- przetwórstwo mleka - duży zakład przetwórstwa mleka zlokalizowany na terenie Warszawy wymaga ciągłych dziennych dostaw tego surowca na poziomie 250 tys. litrów. Mleko to musi być transportowane w specjalnych warunkach higienicznych jakie spełniają składy ciężarowe o masie do 40 t. Odbiór mleka w fabryce odbywa się w godzinach 10 do 22 na dwóch zmianach. Codziennie przywożone jest mleko od ponad 300 rolników z 5 województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Z uwagi na cykl udojowy, pojemność schładzalników u dostawców, logistyki odbioru niemożliwym jest przeorganizowanie transportu na godziny nocne. Również transport w mniejszych cysternach nie jest możliwy z uwagi na fakt, iż firmy transportowe nie posiadają mniejszych pojazdów

- przetwórstwo zbóż – zakłady piekarnicze i przetwórstwa zbóż dążąc do najlepszej technologicznie organizacji produkcji i zapewnienia bezpieczeństwa zdrowotnego (wdrożenie systemów GHP, GMP i HACCP) produkowanego pieczywa przystosowały systemy odbioru mąki do transportu mąki luzem w mąkowitzach. Typowe mąkowitzy zabierają jednorazowo ładunek do 24 ton mąki, co w świetle proponowanego zakazu, czyni niemożliwym dostawy mąki pomiędzy godziną 6 a 22. Czas wyładunku tej ilości mąki z mąkowitzu to około 2,5 do 3 godzin a więc w okresie od 22 do 6 można przyjąć mąkę tylko z dwóch pojazdów, co jest wielkością absolutnie niewystarczającą dla pokrycia zapotrzebowania w mąkę i pieczywo tak dużej aglomeracji jaką jest Warszawa. Transport mąki w workach i ich rozpakowywanie w piekarni jest czaso- i pracochłonny a tym samym bardzo kosztowny. Proces technologiczny produkcji mąki wymaga jej leżakowania w komorach magazynowych na terenie piekarni, które na dzień dzisiejszy można zapełnić tylko przy użyciu wspomnianych powyżej mąkowitzów.

Mamy nadzieję, że przedstawione powyżej argumenty wpłyną na decyzję o wprowadzeniu postulowanych przez naszą organizację zmian. Zmiany te powinny umożliwić stabilne funkcjonowanie zakładów przetwórstwa żywności oraz pełną ciągłość dystrybucji produktów żywnościowych na terenie miasta Warszawy i całej Polski, przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich wymogów higienicznych i sanitarnych transportu.