

## KONFERENCJE I SYMPOZJA

# O przyszłości PCS

**P**odpisanie listu intencyjnego między spółką Polski PCS, zarządami polskich portów, Polską Izbą Spedycji i Logistyki oraz terminalami kontenerowymi w sprawie powołania rady interesariuszy systemu Polski PCS było jednym z najważniejszych wydarzeń konferencji „PCS – Transport, spedycja, logistyka w oparciu o nowoczesne narzędzia informatyczne”, która odbyła się na pokładzie promu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej *Wawel*. W 2-dniowym wydarzeniu (31.01-01.02 br.) wzięło udział ponad 100 przedstawicieli szeroko rozumianej branży morskiej.

Port Community System to narzędzie, którego zadaniem jest optymalizacja, automatyzacja i sterowanie procesami transportowymi poprzez gromadzenie i łączenie w jednym miejscu informacji dotyczących całych łańcuchów logistycznych. Podmiotem odpowiedzialnym za jego opracowanie, wdrożenie i realizację w krajowych portach morskich jest spółka Polski PCS, która zorganizowała spotkanie, wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, Zarządem Morskiego Portu Gdynia, Zarządem Morskiego Portu Gdańsk i Zarządem Morskich Portów Szczecin-Świnoujście.

– *Polski PCS, który jest odpowiedzią na zapotrzebowanie światowej branży transportowej, został wdrożony w trzech polskich portach: w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie-Świnoujściu. Jest to dla nas niezwykle ważne, ponieważ ta funkcjonalność bardzo poprawia naszą konkurencyjność* – podkreślił podczas rozpoczęcia

spotkania wiceminister infrastruktury **Marcel Gróbarczyk**.

**Andrzej Zelek**, prezes spółki Polski PCS, zaznaczył natomiast, że dzięki systemowi konkurencyjność polskich portów wzrośnie, a jego rolą jest połączenie wspólnego interesu tam, gdzie jest to możliwe, oraz poprzez narzędzia informatyczne wsparcie procesów logistycznych.

– *PCS w swoim założeniu musi łączyć to, co się dzieje w ramach interesariuszy portu, których częścią działalności jest konkurencja między sobą* – podkreślił A. Zelek.

Pierwszy panel konferencji poświęcono „Zintegrowanej platformie informatycznej w strategii rozwoju polskich portów”. Jego uczestnicy zaznaczyli, że z punktu widzenia portów PCS ma stanowić cyfrową alternatywę dla pisania wielu emaili i tworzenia papierowych dokumentów oraz skróciło formalności do kilku minut. Te, które w wydaniu analogowym mogą trwać nawet kilka godzin.

– *Każda digitalizacja i wyeliminowanie z obiegu papieru przyspiesza pewne procesy. To przyspieszenie ma wpływ na wydajność portów* – wyjaśniał **Łukasz Greinke**, prezes Portu Gdańsk.

**Robert Florczyk**, przedstawiciel spółki Polski PCS, zwrócił uwagę, że samo istnienie PCS i jego etapowe wdrażanie powoduje, że uczestnicy branży morskiej i logistycznej, ale również instytucje z nią współpracujące, biorą pod uwagę nowe narzędzie. Tak jak chociażby w przypadku Krajowej Administracji Skarbowej, która, wprowadzając nowe

rozwiązanie, już myśli o wygenerowaniu komunikatu do PCS.

– *Nie wyobrażam sobie sytuacji, w której osoba, która chce nadać ładunek z dalekiego wschodu do Europy środkowo-wschodniej przez niemieckie, greckie czy też polskie porty, zastanawiała się, czy w docelowym miejscu działa PCS czy też go nie ma i będzie musiała dokonać formalności na kartce* – podsumował rozmowę **Grzegorz Witkowski**, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Uczestnicy kolejnego panelu „Transport, spedycja, logistyka w zakresie wykorzystania PCS” odnieśli się do wcześniej pojawiających się sugestii, że działalność firm z branży opierać się może na dokumentach papierowych.

– *To nieprawda. W naszym terminalu papier nie funkcjonuje od wielu lat, działamy w sposób cyfrowy od a do z* – podkreślił **Wojciech Szymulewicz**, prezes Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego. – *Porty i terminale stworzyły w swoim zakresie nowoczesne systemy komputerowe w odpowiedzi na oczekiwania swoich klientów i teraz takie rozwiązania można potraktować jako swego rodzaju „wyspy”, czyli takie „mini-PCS-y”. Właściwy system PCS umożliwia natomiast terminalom, jak i klientom, rozmowę z jednym organizatorem procesu wymiany danych.*

O konieczności używania jednego systemu wspominał także **Maciej Bąk**, wiceprezes Portu Gdynia.

– *Musimy postawić na budowę systemów centralnych, które będą tworzyły standardy w ramach wszystkich portów polskich. W moim przekonaniu tworzenie mniejszych PCS-ów dla poszczególnych portów nie ma sensu. Nasza wizja jest taka, aby system nie różnicował terminali i portów. System ma być dla wszystkich. Stąd pomysł zdeklarowania tego, że dalsze funkcjonowanie PCS będzie konsultowane z operatorami poprzez powołanie Rady Interesariuszy PCS* – zaznaczył.

**Monika Żaboklicka**, dyrektor ds. strategii w DB Port Szczecin, odpowiedziała, że platforma powinna być możliwie uniwersalna i stanowić atrakcyjne rozwiązanie także dla klientów, którym nie zależy na czasie. Jako przykład wskazała bloki granitowe, które trafiły do portu w 2002 r. Podkreśliła, że dla ich właściciela argument



Sygnatariusze listu intencyjnego w sprawie powołania rady interesariuszy systemu Polski PCS.



o szybkości obsługi systemu PCS może nie być skuteczny.

Natomiast **Jan Jarmakowski**, dyrektor zarządzający Gdynia Container Terminal, postulował, aby powołano ciało doradcze, które będzie opiniowało i doradzało akcjonariuszom spółki Polski PCS w zakresie rozwoju systemu, zaś wszystkie opłaty pobierane za użytkowanie narzędzia były reinwestowane w rozwój systemu.

Panel zakończyło właśnie podpisanie listu intencyjnego między spółką Polski PCS, zarządami portów, Polską Izbą Spedycji i Logistyki oraz operatorami terminali w sprawie powołania ciała doradczego, czyli rady interesariuszy systemu Polski PCS. Swoje podpisy pod dokumentem złożyli przedstawiciele portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie-Świnoujściu, a także terminali portowych DCT, BCT, GCT, DB Port Szczecin, jak również Polskiej Izby Spedycji i Logistyki oraz Polskiego PCS.

Na zakończenie pierwszego dnia konferencji rozmawiano o systemie PCS w kontekście przyszłości transportu kolejowego. **Marcin Przychodzki**, przewodniczący Rady Nadzorczej Polskiego PCS, zaznaczył, że system stanowi pierwszy krok do cyfryzacji całego polskiego transportu, wskazywano również najważniejsze wyzwania związane z integracją systemu z transportem kolejowym. **Tomasz Obiedziński**, również reprezentujący Polski PCS, wyjaśnił, że w momencie, gdy pociąg trafia na portową bocznicę, jest to kluczowy moment, gdy cyfrowe dane stają się danymi analogowymi i dalsze losy pociągu wymagają wykonywania telefonów, rozmów z pracownikami, którzy powinni być na miejscu, ale ich tam często nie ma.

– *To jest właśnie to wąskie gardło, gdzie należy podjąć działania, aby każdy uczestnik procesu otrzymał informację o tym, co się dzieje z jego przesyłkami. Jesteśmy już po rozmowach z PKP PLK i otrzymamy dane z ich systemu, które w module kolejowym PCS pokażą szczegółowe informacje o pociągach na bocznicach – zapowiedział.*

W trakcie panelu rozmawiano także o nowych, cyfrowych rozwiązaniach w przewozach kolejowych, które usprawnią przewóz towarów. Wspomniano więc o elektronicznych listach przewozowych, które działają już w PKP Cargo, a inny pomysł to wprowadzenie cyfrowego sprzęgu, który umożliwi łączenie lokomotywy i wagonów oraz wagonów między sobą bez udziału człowieka.

– *To rozwiązanie zdecydowanie przyspieszy transport towarów, już je testowaliśmy – zapewnił Tomasz Mostowski, dyrektor biura polityki handlowej i wsparcia sprzedaży w PKP Cargo.*



Uczestnicy panelu „Transport, spedycja, logistyka w zakresie wykorzystania PCS”

Drugi dzień konferencji rozpoczęło wystąpienie gościa specjalnego, gen. **Romana Polki**, który w trakcie wykładu „Bezpiecznie już było” opowiadał o aktualnej sytuacji militarnej naszego kraju i możliwym dalszym przebiegu wojny w Ukrainie.

Ostatni konferencyjny panel poświęcono tematowi cyberbezpieczeństwa w obszarze branży transportu, spedycji i logistyki. Moderator spotkania, **Piotr Frankowski**, redaktor naczelny „Namiarów na Morze i Handel”, rozpoczął dyskusję, przywołując uwagę jednego ze specjalistów w dziedzinie cybersecuritiy, który uważa, że poziom zabezpieczeń w firmach rodzimej gospodarki morskiej można porównać do ich stanu w firmach telekomunikacyjnych... 25 lat temu.

– *To mocno kontrowersyjna opinia, ale zapewne jest w niej ziarno prawdy – stwierdził Rafał Cichocki, kierownik Centrum Cyberbezpieczeństwa Morskiego działającego w ramach Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. – W przypadku zabezpieczeń naszej branży może być jak przy budowie infrastruktury telefonii komórkowej. Zaczynaliśmy stosunkowo późno, dzięki czemu mogliśmy skorzystać z najnowszych rozwiązań i w efekcie cały system okazał się jednym z lepszych. Jeżeli chodzi o firmy z branży morskiej, przynajmniej w przypadku infrastruktury, udało nam się dorównać firmom zachodnim.*

Natomiast **Krzysztof Serwatka** ze spółki Polski PCS, zaznaczył, że w ostatnim tygodniu przed konferencją odnotowano 80 ataków na PCS, ale na szczęście nie były to poważne incydenty. Jednak wobec tego trudno oczekiwać pochwał, natomiast można być pewnym pretensji zarządu, gdy

bezpieczeństwo firmy zostanie poważnie naruszone. Dlatego tuż po powstaniu spółki sformułowane zostały procedury bezpieczeństwa, które wprowadzono w życie, oraz wdrożono certyfikat zarządzania bezpieczeństwem informacji ISO 27001.

– *W PCS korzystamy tylko z wiarygodnych danych, czyli takich, które są podpisane przez KAS albo są dostarczone przez zweryfikowanych nadawców. Jeszcze inny sposób dbania o bezpieczeństwo to współpraca z NASK, która gwarantuje bezpieczeństwo danych i prowadzi wnikliwe audyty naszych systemów – stwierdził K. Serwatka.*

Zwracano uwagę na konieczność odpowiedniego zabezpieczenia się przed potencjalnymi atakami, ponieważ bardzo często ich odparcie nie jest możliwe, zaś odpowiednie przygotowanie systemów i procedur pozwoli znacząco zniwelować ewentualne szkody. Może to być szczególnie istotne w przypadku ataków, za którymi stoją obce służby. Mogą to być również działania określane mianem spoofingu, czyli preparowania nieprawdziwych danych np. w zakresie położenia statków, na co zwracał uwagę **Jan Młotkowski**, zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Postulowano również wprowadzenie w firmach systemów, które bardzo szczegółowo monitorują ruch w sieci. Co prawda nie powstrzymają one ataków, ale mogą zapewnić wyczerpujące informacje o lukach w systemach, także tych spowodowanych zaniedbaniami ze strony czynnika ludzkiego. Panel zakończyła deklaracja ze strony spółki Polski PCS nawiązania współpracy ze środowiskiem akademickim, ponieważ według ostatnich danych w obszarze cybersecuritiy na całym świecie jest 2,5 mln wakatów. GB