

STYCZEŃ – 1/2015 (54)

# **TSL** biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

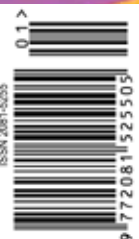
Temat numeru:

**Logistyka i transport  
branży farmaceutycznej**

**Systemy IT – wyznacznik  
naszych czasów**

**ADR 2015 – nowelizacja  
europejskich przepisów**

**DSV** Solutions



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na [www.TSL-BIZNES.PL](http://www.TSL-BIZNES.PL)

# TRAKO 2015

11. Międzynarodowe Targi Kolejowe

Gdańsk, AmberExpo

22-25.09

trakotargi.pl



Patronat Honorowy Minister Infrastruktury i Rozwoju

organizacja



miejsce

amber  
expo Centrum Wystawienniczo-Kongresowe  
80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11

współorganizacja



współpraca



patronat medialny



# 13-15 maja 2015

Lider jest tylko jeden!



## **A** **AUTOSTRADA-POLSKA**

XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego



### **IV SALON KRUSZYW**

organizowany  
przy współpracy **IMBIGS**

### **MASZBUD**

XVII Międzynarodowe  
Targi Maszyn  
Budowlanych



### **EUROPARKING**

Międzynarodowy Salon  
Techniki Parkingowej



### **ROTRA**

VII Międzynarodowe  
Targi Transportu  
Drogowego

### **TRAFFIC -EXPO-TIL**

XI Międzynarodowe  
Targi Infrastruktury



Ceny promocyjne obowiązują do 31 stycznia 2015

[www.autostrada-polska.pl](http://www.autostrada-polska.pl)

WSPÓŁPRACA



Instytut Badawczy  
Dróg i Mostów  
[www.ibdim.edu.pl](http://www.ibdim.edu.pl)

Targi Kielce SA,  
Kontakt: Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska  
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: [autostrada@targikielce.pl](mailto:autostrada@targikielce.pl)



Zawsze na początku roku stawiamy sobie pytanie – jaki będzie on dla nas, zarówno w życiu prywatnym, jak i zawodowym. W branży logistycznej i transportowej jedno, czego możemy być pewni to fakt, że kolejnych dwanaście miesięcy na pewno nie będzie nudne. Każdy z nas ma świadomość, że otaczający nas świat podlega nieustannym ewolucjom i zmianom – to proces nieuchronny i działając w biznesie trzeba za nim podążać, albo go wręcz wyprzedzać. Jednak dynamika zmian coraz częściej może również nieść brak biznesowej stabilności. Dotyczy to zwłaszcza sfery legislacyjnej, na którą – w praktyce – nie mamy bezpośredniego wpływu.

Z początkiem tego roku taki „spędzacz snu z powiek” zafundowali nam nasi zachodni sąsiedzi. Jak wiadomo, podnieśli oni poziom płacy minimalnej i co więcej orzekli, że nowa stawka dotyczy również pracowników zatrudnionych w firmach spoza Niemiec, a wykonujących pracę na terytorium tego kraju. Czy jest to w zgodzie z europejskimi założeniami wolności gospodarczej i swobodnego przepływu usług? Zdania ekspertów i prawników są podzielone. Aktualnie dyskusja sprowadza się głównie do „deficytnej” dyskusji, czy pracownik oddelegowany, a pracownik w delegacji oznacza to samo. Jednak dla polskich przewoźników nawet odpowiednio korzystna, ale wciąż niepotwierdzona interpretacja nie zapewnia spokoju, a już na pewno nie jest gwarancją spokojnej współpracy z kontrahentami.

Tematowi temu będziemy się oczywiście bacznie przyglądać i z pewnością pojawi się on również na Spotkaniach Transportowych, których zimowo-wiosenna edycja rusza za nieco ponad miesiąc i do udziału w których zapraszam wszystkich przedstawicieli branży TSL. Tymczasem zapraszam do lektury aktualnego wydania naszego miesięcznika.

**Mirosław Ganiec,**  
redaktor naczelny i wydawca

## W numerze

### > Logistyka

Branża farmaceutyczna – jeszcze bardziej wymagająca .....	6
Poprzeczka zawieszona bardzo wysoko .....	12
Na najwyższym poziomie .....	15
Pierwszy taki system w Polsce .....	16
Królowa logistyki .....	18
Reslogistic – lider w logistyce magazynowej na Podkarpaciu .....	21
Logistyka jak dobry, szwajcarski zegarek .....	22
E-handel – sposób na zwiększenie sprzedaży .....	24
Współpracując z liderami .....	26

### > Systemy IT

Systemy IT – wyznacznik naszych czasów .....	28
Coraz bardziej doskonale .....	30
Praktycznie się zyskuje .....	33
Dawne kompetencje pod nową marką .....	37

### > Usługi kurierskie i pocztowe

Indywidualne rozwiązania dla branży e-commerce .....	40
--	----

### > Transport drogowy

Przed wszystkim drogi ekspresowe .....	42
Bezpośredni kontakt z klientem .....	46
Silny związek dzięki TC Connect .....	47

### > Transport kolejowy

Drogi kosztem kolei? .....	48
Dla zagranicznych rynków .....	51
DB nasila inwestycje nad Tagiem .....	52

### > Prawo

ADR 2015 – nowelizacja europejskich przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych .....	54
ADR 2015-2017 Idzie nowe, czy na pewno? .....	57

**Prenumerata**  
[www.tsl-biznes.pl/prenumerata](http://www.tsl-biznes.pl/prenumerata)

Zarejestruj się na stronie [www.tsl-biznes.pl/gratis](http://www.tsl-biznes.pl/gratis) i czytaj **BEZPŁATNIE** pełne e-wydania miesięczników **TSL Biznes** oraz **Truck & Van**



**Czytaj również:**



[www.truck-van.pl](http://www.truck-van.pl)

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALNOŚĆ LOGISTYKA

ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa  
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57

redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

#### Redaktor naczelny i wydawca

Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575  
m.ganiec@tsl-biznes.pl

#### Redakcja

Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56  
e.haber@tsl-biznes.pl

#### Prenumerata

tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57  
prenumerata@tsl-biznes.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.  
Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

#### Dział reklamy i marketingu

reklama@tsl-biznes.pl  
Krystyna Koch – tel. 515 444 589  
k.koch@tsl-biznes.pl  
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118  
j.dynek@tsl-biznes.pl  
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305  
m.marczuk@tsl-biznes.pl

#### Współpraca

Tomasz Dobczyński, Aleksander Domaradzki, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Dorota Raben, Jerzy Różyk, Radosław Sitek, Damian Żabicki.

#### Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa  
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328  
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

**KMGmedia**

## SPOTKANIA TRANSPORTOWE

### EDYCJA 2015

Spotkania Transportowe kierowane są do właścicieli i przedstawicieli firm transportu drogowego oraz działów transportowych w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych.

Zaproszeni eksperci przedstawią aktualne zmiany i tendencje w sektorze transportowym, wskażą najważniejsze zmiany w prawie transportowym, przybliżą najnowsze rozwiązania i podpowiedzą, jak zwiększać zyski i efektywność firmy transportowej.

Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe 2015.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

Zarejestruj się **BEZPŁATNIE** na stronie:  
[www.spotkania.tsl-biznes.pl](http://www.spotkania.tsl-biznes.pl)

**Pytania i dodatkowe informacje:**  
[spotkania@tsl-biznes.pl](mailto:spotkania@tsl-biznes.pl), tel. 22 213 88 28



<b>17 lutego</b>	- WARSZAWA
<b>24 lutego</b>	- WROCŁAW
<b>3 marca</b>	- GDAŃSK
<b>10 marca</b>	- POZNAŃ
<b>17 marca</b>	- LUBLIN
<b>24 marca</b>	- KRAKÓW
<b>31 marca</b>	- BIAŁYSTOK
<b>14 kwietnia</b>	- KATOWICE

Spotkania odbywają się  
w godzinach 9.00 - 17.00

Organizatorzy Konferencji:



Partnerzy:





Coraz częściej firmy farmaceutyczne decydują się na podejmowanie współpracy z zewnętrznymi operatorami logistycznymi, którzy dzięki temu, że obsługują kilka firm farmaceutycznych mogą konsolidować dostawy ich produktów do odbiorców

## Branża farmaceutyczna – jeszcze bardziej wymagająca

Obsługa logistyczna branży farmaceutycznej jest niezwykle wymagająca, chociażby ze względu na konieczność przewozu i przechowywania leków i ich pochodnych w restrykcyjnie wyznaczonym, cały czas monitorowanym zakresie temperatur i wilgotności. Do tego dochodzą wymagania prawne, co wiąże się z dużą odpowiedzialnością za zdrowie, a nawet życie ludzkie.

**C**óż, nawet przy niewielkim wahnięciu temperatury lub wilgotności może dojść do reakcji chemicznych, co w konsekwencji zagraża pacjentowi. Coraz bardziej jesteśmy tego świadomi. Dlatego też logistyką farmaceutyków, poza firmami farmaceutycznymi, zajmują się sprawdzeni, międzynarodowi operatorzy logistyczni, dla których spełnienie odpowiednich wymagań jest wykonalne. Z roku na rok coraz bardziej restrykcyjne są też wymagania prawne. Dodatkowo każdy z procesów nadzorowany jest przez odpowiednie organy państwowe, które w sposób bezwzględny egzekwują narzucone procedury, a to wymusza określony sposób postępowania.

Minął więc czas wielu pośredników, którzy niekoniecznie są w stanie spełnić odpowiednie wymagania, na co oczywiście miały wpływ również względy eko-

nomiczne. Im więcej pośredników – tym drożej, natomiast powierzenie logistyki jednemu, zaufanemu operatorowi obniża koszty, chociażby z tego powodu, że firma farmaceutyczna oszczędza pieniądze na utrzymaniu niewykorzystanych powierzchni magazynowych, a na dodatek może się skupić na działalności podstawowej, czyli na produkcji leków. I taki jest obecny kierunek zmian – coraz częściej firmy farmaceutyczne decydują się na podejmowanie współpracy z zewnętrznymi

operatorami logistycznymi, którzy dzięki temu, że obsługują kilka firm równolegle mogą konsolidować dostawy ich produktów do odbiorców, w tym aptek, co również obniża koszty dystrybucji. A „zejście z kosztów” miało kluczowe znaczenie w czasach kryzysu.

Na rynku jednak nadal funkcjonują firmy farmaceutyczne, które ze względu na strategię lub wybrane rozwiązania operacyjne, a w niektórych wypadkach ze względu na brak zaufania dla poten-

---

**Przejęcie na siebie odpowiedzialności prawnej za logistykę leków było możliwe tylko poprzez powiązanie ze sobą dystrybucji i składowania produktów leczniczych, czyli prowadzenia składów konsygnacyjnych.**

---

cjalnych partnerów, logistykę obsługują we własnym zakresie. Grupa NEUCA na przykład oparła się na własnej logistyce ze względu na wysokie wymagania.

## Rynek dla wybranych

Na rynku od lat funkcjonuje grono sprawdzonych, zazwyczaj międzynarodowych operatorów logistycznych, zajmujących się obsługą branży logistycznej, którzy zyskali zaufanie klientów, radzą sobie znakomicie z gąszczem przepisów i spełniają wymagania prawne.

Barierami, które odstraszały od obsługi tej branży pozostałych operatorów, są właśnie restrykcyjne uregulowania prawne i niełatwa kwestia zagwarantowania bezpieczeństwa produktu leczniczego podczas transportu i przeładunku. Jeśli operator logistyczny ma dystrybuować środki lecznicze zgodnie z prawem i zadbać o zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, musi stosować podobne rozwiązania organizacyjno-techniczne jak producent, a realizowane procesy logistyczne muszą być zaplanowane, skoordynowane i spójne. Musi być prowadzona pełna identyfikacja towaru zawierająca numer serii produktu, a także sprawny i skuteczny nadzór nad terminami ważności produktów oraz nad produktami wstrzymanymi lub wycofanymi z obrotu. Należy też nieustannie monitorować działania niepożądane leków i obniżać koszty logistyczne funkcjonowania magazynu poprzez redukcję poziomu zapasów i zwiększania ich rotacji. Koniecznym jest wdrażanie analiz ryzyka oraz określanie krytycznych punktów poszczególnych etapów łańcucha logistycznego. Należy zwracać uwagę na wysoki poziom kwalifikacji personelu oraz rozwój wykorzystywanej infrastruktury technicznej.

Tak więc dla firm farmaceutycznych wyznacznikiem dla wyboru konkretnego operatora logistycznego powinno być doświadczenie w zakresie obsługi branży farmaceutycznej (bezpieczeństwo procesów), kompleksowość oferty oraz specjalizacja operatora w zakresie obsługi tej branży. Błędem popełnianym przez producentów rynku logistycznego, który dysponuje sprawdzonymi rozwiązaniami w zakresie magazynowania i transportu całopojazdowego, ale nie posiada systemu dystrybucji gwarantującego terminową i bezpieczną realizację dostaw, odpowiedniej liczby środków wyspecjalizowanego transportu, systemu komór przeładunkowych, możliwości śledzenia i dokumentowania warunków transportu itp.).



Fot. FM Logistic

Na rynku od lat funkcjonuje grono sprawdzonych, zazwyczaj międzynarodowych operatorów logistycznych, zajmujących się obsługą branży logistycznej, którzy zyskali zaufanie klientów, radzą sobie znakomicie z gąszczem przepisów i spełniają wymagania prawne

PRAKTYCZNA – TANIA – DOBRA

# Export palet transport lotniczy, morski i drogowy



## Optymalny wybór

### palety zapewnia oszczędność w transporcie i składowaniu

#### Format kontenerowy

760x1140 mm  
1140x1140 mm

#### Format Euro

400x600 mm  
400x800 mm  
600x800 mm  
800x1200 mm  
1000x1200 mm



„heat processed wood“  
Wolne od szkodników,  
przyjazne dla środowiska



PEFC  
produkt ekologiczny,  
nieškodliwy dla zasobów  
naturalnych, z drewna  
tartaczanego i częściowo  
przemysłowego

**INKA**  
PALETTEN

Telefon 0049-8102-7742-0

Szybko dostępne u dystrybutora na terenie całej Polski. Nie zwlekaj, zadzwoń do nas!

INKA Paletten GmbH · Haringstraße 19 · 85635 Siegertsbrunn  
Tel. 0049-8102-7742-0 · Fax 0049- 8102-5411 · [www.inka-paletten.com](http://www.inka-paletten.com) · [info@inka-paletten.com](mailto:info@inka-paletten.com)  
[www.inka-paletten.pl](http://www.inka-paletten.pl)



## Tendencją outsourcing logistyki

Paweł Janicki, dyrektor rozwoju sektora health-care w FM Logistic

Farmacja to dziedzina wymagająca dużych nakładów inwestycyjnych nie tylko po stronie producentów farmaceutycznych, ale i firm logistycznych obsługujących tego typu projekty. Nie wszyscy więc są w stanie udźwignąć taki ciężar, choć branżą interesuje się wiele firm logistycznych.

Potencjał tego sektora od lat zauważał FM Logistic, który swój pierwszy kontrakt podpisał już w roku 2003 z jedną z renomowanych firm farmaceutycznych. Dzięki swoim wieloletnim działaniom FM jest jednym z niewielu operatorów, który jest w stanie zapewnić pełną paletę usług opartych na wytycznych GDP i GMP, dedykowanych sektorowi health-care. Naszym atutem jest przede wszystkim know-how i doświadczenie w projektowaniu zaawansowanych procesów logistycznych. Dzięki temu w 2014 r. portfolio klientów z sektora farmaceutycznego w FM Logistic wzrosło o 6 nowych kontraktów. Powiększyliśmy również skład konsygnacyjny w Błoniu pod Warszawą do 24 tys. m<sup>2</sup>, dzięki czemu dysponujemy największą infrastrukturą dedykowaną dla branży health-care w Europie Centralnej. Jest to powierzchnia, na której możemy składować ok 50 tys. palet i jesteśmy z tego bardzo dumni, gdyż konkurencja na rynku jest bardzo duża.

A jeśli chodzi o ogólne tendencje w zeszłym roku, to jeszcze bardziej niż w poprzednim było widoczne, że firmy farmaceutyczne są skłonne do powierzenia logistyki dystrybucji operatorowi niż do prowadzenia jej we własnym zakresie. Nastąpiła dalsza konsolidacja centrów dystrybucyjnych firm farmaceutycznych na poziomie Europy, skąd dokonywana jest obsługa wielu krajów. Polska jest postrzegana jako doskonałe miejsce do lokowania magazynów i centrów dystrybucyjnych.

Pod koniec 2014 r. wprowadzono nowe wytyczne do Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej i w trakcie jest aktualizacja Ustawy Prawo Farmaceutyczne, co ma wpływ na uczestników całego sektora, zwłaszcza jeśli chodzi o podwyższenie standardów obsługi z punktu widzenia jakościowego i operacyjnego. Nowością jest konieczność dostosowania się producentów API (Active Pharmaceutical Ingredients) do wymogów dobrej praktyki dystrybucyjnej i wprowadzenia „pośrednika” w obrocie produktami leczniczymi.

Z firmami farmaceutycznymi w zakresie magazynowania i dystrybucji od lat współpracują na szeroką skalę Damco, DSV Solutions, Fiege, FM Logistic, Kuhne+Nagel i najważniejsza na tym ryn-

ku spółka o polskich korzeniach – Poltraf. Wszyscy posiadają odpowiednie rozwiązania i wiedzę pozwalające realizować właściwie zlecone usługi magazynowe i dystrybucyjne, choć w przypadku dystrybucji



*Dla firm farmaceutycznych wyznacznikiem dla wyboru konkretnego operatora logistycznego powinno być doświadczenie w zakresie obsługi branży farmaceutycznej (bezpieczeństwo procesów), kompleksowość oferty oraz specjalizacja operatora w zakresie obsługi tej branży*

na rynku szpitalnym i aptecznym, nadal często zajmują się tym hurtownie farmaceutyczne. Posiadają one odpowiednie zaplecze techniczne i organizacyjne, w tym składy konsygnacyjne, aby wszystkie działania związane z dystrybucją wykonywać zgodnie z przepisami Prawa farmaceutycznego i zapisami DPD (Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej).

Składy konsygnacyjne prowadzą także operatorzy logistyczni w ramach własnych firm, gdyż przejęcie na siebie odpowiedzialności prawnej za logistykę leków było możliwe tylko poprzez powiązanie ze sobą dystrybucji i składowania produktów leczniczych, czyli prowadzenia składów konsygnacyjnych. Podobnie jak hurtownie farmaceutyczne, są one wyposażone w urządzenia termoregulacyjne, umożliwiające całodobową kontrolę oraz rejestrację temperatury i wilgotności, chłodnie dla produktów z tzw. zimnego łańcucha, instalacje wentylacyjno-oddymiające oraz systemy alarmowe, informujące o odstępstwach od założonych warunków składowania. W przypadku produktów, które muszą spełnić dodatkowe wymagania (cytostatyki, substancje psychotropowe, środki odurzające) dostawca usług logistycznych powinien zapewnić możliwość przechowywania ich w specjalnie wydzielonych miejscach.

## Także pod czas transportu

To uregulowania prawne i trudna kwestia zagwarantowania bezpieczeństwa (odpowiednich warunków) wszystkich produktów leczniczych także podczas transportu, a zwłaszcza przeładunku, często odstręczają operatorów logistycznych od branży farmaceutycznej. Zachowanie kontrolowanych warunków temperaturowych w zakresie 2-8°C w „zimnym łańcuchu” wiąże się z dysponowaniem odpowiednimi środkami transportu i możliwością monitorowania przez cały czas temperatury. Niespełnienie warunków na jakimkolwiek etapie dostawy może skutkować utratą jakości produktu. Jedynym działaniem pozwalającym na wykonanie tego zadania jest realizowanie przyjętej w organizacji polityki jakości.

Jednym słowem, jeśli operatorzy decydują się na dystrybucję środków leczniczych, to i ona musi być robiona zgodnie z prawem, z poszanowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i zastosowaniem podobnych rozwiązań organizacyjno-technicznych do rozwiązań producenta. Używane podczas dystrybucji obiekty magazynowe (składy konsygnacyjne, komory przeładunkowe)

i środki transportu muszą spełnić wymogi DPD i realizować zalecenia Wojewódzkich Inspektoratów Farmaceutycznych, które w poszczególnych województwach różnią się od siebie. Wszelkie urządzenia techniczne, systemy IT – chociażby monitorujące temperaturę – i procesy muszą być walidowane, a wszystkie działania w obszarze dystrybucji leków regulowane poprzez stosowanie Standardowych Procedur Operacyjnych, opracowanych w oparciu o przepisy Prawa farmaceutycznego i DPD. Stosowane rozwiązania muszą gwarantować pełną identyfikację produktów i ich pełne bezpieczeństwo. Niestety, rozwiązania te znacząco wpływają na koszty związane z uruchomieniem systemu dystrybucyjnego dla branży farmaceutycznej, co sprawia, że wielu operatorów rezygnuje z obsługi tego segmentu rynku.

Problem ten jest bardzo widoczny w wypadku dystrybucji w „zimnym łańcuchu”. Z jednej strony dystrybucja w takich warunkach wymaga zastosowania kontenerów chłodniczych, zabudów spe-

cialistycznych, systemów rejestracji oraz śledzenia warunków transportu i magazynowania, *trace and cracking*, a z drugiej, żaden producent nie będzie skłonny zapłacić za taką usługę kilkakrotnie więcej niż za usługę dystrybucji w temperaturze poko-

gowym – VAS (Value-Added Services). Są to kompleksowe usługi zawierające: zaopatrzenie magazynu, składowanie towaru, obsługę w zakresie przepakowania i etykietowania, zarządzanie numerem serii i terminem ważności, kompletację

## Używane podczas dystrybucji obiekty magazynowe i środki transportu muszą spełnić wymogi DPD i realizować zalecenia Wojewódzkich Inspektoratów Farmaceutycznych, które w poszczególnych województwach różnią się od siebie.

jowej. Konieczne jest więc stosowanie innowacyjnych rozwiązań, a nie powielanie tych funkcjonujących na rynku.

Dobrze jest też, gdy firma logistyczna świadcząca usługi dla branży farmaceutycznej ma w swej ofercie usługi o wartości dodanej, odpowiadające bieżącym potrzebom sprzedażowym czy marketin-

gów, przygotowanie towarów do wysyłki, realizację dostaw do dowolnego typu odbiorców (hurtownie, apteki otwarte, apteki szpitalne), dystrybucję bezpośrednią, dystrybucję w zimnym łańcuchu, wsparcie sprzedaży, obsługę wycofań i zwrotów, przygotowanie raportów magazynowych i dystrybucyjnych.

W branży farmaceutycznej usługi VAS (i to tylko proste operacje manualne) w Polsce świadczy tylko kilku operatorów. Nie są popularne przede wszystkim ze względu na wymóg uzyskania dodatkowych zezwoleń. Na dodatek usłudze musi towarzyszyć stosowna dokumentacja, podpisywana przez uprawnione do tego osoby. Podmiotami zainteresowanymi tymi usługami, w szczególności w zakresie operacji VAS na produktach leczniczych, są importerzy równoległej.

### Łakomy kąsek

W obsłudze rynku farmaceutycznego, od ponad 9 lat, specjalizuje się Poltraf sp. z o.o., która oferuje mu rozwiązania logistyczne najwyższej klasy. Znana jest z rozwiązań transportu i magazynowania produktów wrażliwych na temperaturę, wymaganych przez klientów z tej branży i z obszaru biologii. Klienci Poltrafu to jedne z najlepiej znanych marek z branży medycznej na świecie. Obecnie spółka współpracuje z przeszło 200 producentami i dystrybutorami produktów leczniczych, realizując ponad 76 tys. dostaw miesięcznie. Poltraf wykorzystuje flotę około 170 pojazdów z kontrolą i regulacją temperatury do transportu zarówno produktów w 2-8°C jak i 15-25°C. Wszystkie pojazdy wyposażone są w system GPS oraz monitorowania temperatury, a dostawy są obsługiwane przez zaawansowany, party na skanowaniu, programu śledzenia przesyłek. Dodatkowo, firma posiada 10 strategicznie rozmieszczonych lokalizacji na

### Liczy się doświadczenie

Adam Czubek, kierownik Oddziału Magazyny Pharma i Dystrybucja  
Tomasz Górecki, kierownik Obszaru MWS w Polpharma SA

Polpharma SA realizuje logistykę magazynowania we własnym zakresie. Na dzień dzisiejszy nie korzystamy z usług zewnętrznych. Przymierzamy się do wykorzystania operatora logistycznego w sferze usług magazynowych. Usługi transportowe realizowane są na zewnątrz – kupujemy usługę koncentrując się na kompletacji i konsolidacji wysyłek.

Wybór takiego rozwiązania pozwala nam na szybką reakcję na potrzeby rynku, czy też budowę zapasów strategicznych. W zamian zyskujemy czas, ponieważ zwiększenie zdolności magazynowych poprzez budowę magazynu, wiąże się z długotrwałym procesem inwestycyjnym.

Przy wyborze operatora logistycznego bierzemy pod uwagę stan magazynów i ich dostosowanie do zasad

GMP (posiadanie systemu jakości i dysponowanie odpowiednimi zezwoleniami). Podczas weryfikacji przeprowadzamy audyt jakościowy potwierdzający możliwość stania się kwalifikowanym dostawcą. Natomiast podczas wyboru operatorów logistycznych usług transportowych, ważne aby dana firma realizowała kompleksową usługę. Liczy się doświadczenie w obsłudze firm farmaceutycznych. Ważne jest doświadczenie w branży i przeszkolony personel. Jakość usług jest weryfikowana na podstawie ankiety jakościowej – jeżeli firma nie przejdzie weryfikacji przez Zapewnienie Jakości Polpharmy, nie jest brana pod uwagę do realizowania zadań transportowych. Jako ostatni z czynników bierzemy pod uwagę cenę realizacji poszczególnych zadań.

Branża farmaceutyczna stawia wiele wyzwań, a największym są wymagania rejestracyjne dla poszczególnych produktów, GMP (Dobra Praktyka Wytwarzania) i spełnienie wymogów dotyczących warunków klimatycznych zarówno w magazynowaniu jak i w transporcie.



terenie całego kraju, dzięki czemu gwarantuje szybką obsługę w zakresie dostawy środków farmaceutycznych i urządzeń medycznych.

Pod koniec 2014 r. spółka przeniosła skład konsygnacyjny z Długołęki do nowego obiektu w Bielaniach koło Wrocławia, zwiększając tym samym znacząco swoje możliwości magazynowe. W tym nowoczesnym centrum logistycznym zaplanowano ponad 1700 miejsc paletowych. Magazyn posiada pięć doków załadunkowych, z których dwa wyposażone są w specjalistyczne rampy hydrauliczne umożliwiające szybszą i bezpieczniejszą realizację załadunków i rozładunków towarów. Obiekt jest przystosowany do przechowywania leków, suplementów diety, a także posiada specjalnie wydzielone strefy do magazynowania materiałów nie-

Podobnie jak we wszystkich obiektach spółki, tak i tu prowadzony jest całodobowy monitoring warunków pod kątem wilgotności i temperatury.

Rozbudowa infrastruktury to element długofalowej strategii Poltrafu. Obecnie na sieć dystrybucyjną firmy składają się trzy składy konsygnacyjne: w Błoniu, w Łodzi (otwarty w marcu 2014 r.) i w Bielaniach oraz trzynaście komór przeładunkowych na terenie całego kraju. W tym roku planuje otwarcie kolejnych komór przeładunkowych.

Właścicielem Poltrafu jest fundusz inwestycyjny ORTIE SA, jednak lada dzień zostanie nim spółka UPS\* (NYSE: UPS), która w grudniu zgodziła się na warunki jego przejęcia. Jak twierdzą władze UPS, transakcja ta ma wzmocnić pozycję operatora wyspecjalizowanego w obsłu-



*Jeśli operatorzy decydują się na dystrybucję środków leczniczych, to musi to być robione zgodnie z prawem, z poszanowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i zastosowaniem podobnych rozwiązań organizacyjno-technicznych do rozwiązań producenta*

## Rozbudowa infrastruktury to element długofalowej strategii Poltrafu. Obecnie na sieć dystrybucyjną firmy składają się trzy składy konsygnacyjne: w Błoniu, w Łodzi (otwarty w marcu 2014 r.) oraz w Bielaniach.

bezpiecznych typu ADR, narkotyków i leków psychotropowych. Towary mogą być składowane w warunkach standardowych, w przedziale temperatury od 15 do 25°C oraz w chłodniach, w temperaturze 2-8°C.

dze rynku kurierskiego oraz sieć firmy w Europie, umożliwiając świadczenie kompleksowych usług logistycznych dla klientów, a także usprawniając dostawy produktów na szybko rozwijających się



Fot. Intermed

rynkach w obszarze opieki zdrowotnej, w Europie Środkowo-Wschodniej. – Przejęcie to oznacza zwiększenie zdolności w ramach naszej globalnej sieci medycznej. Poltraf uzupełnia nasz europejski plan rozwoju i od teraz jesteśmy w stanie zapewnić firmom z sektora medycznego dostęp do jednego źródła w zakresie rozwiązań logistycznych na całym kontynencie, przyczyniając się do osiągnięcia większej wydajności łańcucha dostaw i utrzymania zgodności z odpowiednimi wytycznymi – stwierdziła podpisując warunki przejęcia Cindy Miller, prezes UPS Europe.

– Postrzegamy tę transakcję w kontekście dalszego pozytywnego rozwoju naszej firmy, naszych pracowników, jak i naszych klientów. Połączenie sił z UPS pozwoli nam kontynuować świadczenie wysokiej jakości usług logistycznych i poszerzać nasz zasięg poprzez wykorzystanie globalnej sieci dystrybucji UPS. Cieszymy się na możliwość stworzenia jeszcze większej wartości dla naszych klientów – dodał Piotr Król, prezes Poltrafu.

UPS spodziewa się, że finalizacja transakcji nastąpi w pierwszej połowie 2015 r., z zastrzeżeniem zwyczajowych warunków zamknięcia. Warunki transakcji nie zostały ujawnione.

### Dlaczego branża medyczna?

Przejęcie jest następstwem wcześniejszych przejęć UPS: firmy Polar Speed (luty 2014 r.), – innowatora w dziedzinie logistyki dla sektora medycznego, z siedzibą w Wielkiej Brytanii, węgierskiej firmy z sektora logistyki leków CEMELOG (w 2013 r.) oraz zlokalizowanej we Włoszech firmy Pieffe (2011 r.). Transakcja ta jest częścią trwającej strategii UPS, mającej

na celu rozwinięcie obecności na kluczowych rynkach i sprostanie wymaganiom klientów z branży medycznej.

W odpowiedzi na pytanie: dlaczego firma kurierska jaką jest UPS stawia na rozwój w sektorze opieki zdrowotnej? – władze UPS tłumaczą, że – *branża medyczna, a zwłaszcza rynek farmaceutyczny w szczególności, wyróżniają się bardzo wysokimi standardami w zakresie transportu tzw. produktów „wrażliwych”. Obsługa transportowa tego sektora wymaga maksymalnej niezawodności i szybkości, jak również wysokiej jakości na etapie obsługi klienta. Dla UPS te czynniki są kluczowe, stąd firma rozwija usługi w obsłudze sektora medycznego.*

Do czego UPS zmierza? I na to pytanie firma ma odpowiedź. – *Branża medyczna znalazła się pod presją, aby przekształcić swoje łańcuchy dostaw. Ceny i presja kosztów, zmieniające się przepisy oraz konieczność wzrostu na rynkach wschodzących, mają wpływ na decyzje firm z sektora medycznego względem ponownej oceny strategii dystrybucji. UPS w ramach strategii rozwoju obsługi sektora medycznego inwestuje w infrastrukturę, ludzi i rozwija sieć w celu zapewnienia bezpiecznego, zgodnego z przepisami i niezawodnego rozwiązania w zakresie dostawy produktów. Chcemy oferować klientom efektywne rozwiązania logistyczne z jednego źródła. Skupiamy się na zintegrowanych rozwiązaniach w celu świadczenia całościowych usług frachtowych, magazynowania, dystrybucji, konfekcjonowania i usług naziemnych, zapewniając także jakość obsługi, zgodność przepisów i kontrolę. Naszym celem jest dostarczanie wartości dla naszych klientów poprzez innowacyjne, zróżnicowane rozwiązania do szybko zmieniających się wymogów rynku i potrzeb klientów.*

Nabycie Poltrafu jest częścią strategii inwestycyjnej UPS w swoją globalną sieć obsługi branży medycznej w celu zaspokojenia zmieniających się potrzeb

### **UPS w ramach strategii rozwoju obsługi sektora medycznego inwestuje w infrastrukturę, ludzi i rozwija sieć w celu zapewnienia bezpiecznego, zgodnego z przepisami i niezawodnego rozwiązania w zakresie dostawy produktów.**

klientów w obszarze farmaceutycznym, biotechnologicznym i urzędów medycznych. Oznacza to dodanie trzech obiektów z zaawansowanymi systemami zarządzania w zakresie magazynowania, wysokiej



*W branży farmaceutycznej usługi VAS (i to tylko proste operacje manualne) w Polsce świadczy tylko kilku operatorów. Nie są popularne przede wszystkim ze względu na wymóg uzyskania dodatkowych zezwoleń*

### **Przejęcie Poltrafu jest częścią trwającej strategii UPS, mającej na celu rozwinięcie swojej obecności na kluczowych rynkach i sprostanie wymaganiom klientów z branży medycznej.**

jakości usługami oraz doświadczoną siłą roboczą do istniejącej europejskiej sieci UPS, która obecnie (łącznie z Polską) liczy 14 obiektów dedykowanych sektorowi medycznemu. Zasięg i doświadczenie UPS dla tej branży aktualnie obejmuje specjalistyczne centra dystrybucyjne na obszarze krajów Beneluksu, w Europie Wschodniej, Centralnej oraz Południowej, a także na Półwyspie Iberyjskim, w Wielkiej Brytanii, skutecznie pokrywając najważniejsze obszary geograficzne kontynentu. Ostatnia transakcja ma wzmocnić pozycję UPS w obsłudze sektora medycznego w Europie oraz zapewnić dostęp do szybko rosnących rynków Europy Środkowej i Wschodniej.

Przejęcie firm medycznych nie oznacza jednak koncentracji UPS jedynie na sektorze medycznym. Jak twierdzi firma, tworzy ona wartość dla swoich klientów w ramach różnorodnych gałęzi przemy-

słu, poprzez rozwiązania, które obniżają koszty, poprawiają obsługę, widoczność i zapewniają odpowiedni łańcuch dostaw. Priorytetem firmy jest, by logistyka i możliwości dystrybucji, które oferuje odpowiadały na potrzeby klientów i firm, czy to z sektora medycznego, czy przemysłu motoryzacyjnego, high-tech, produkcji przemysłowej, handlu detalicznego i wielu innych. A poprzez przejęcie firm medycznych UPS dostarcza im tzw. wartość dodaną poprzez szeroki portfel specjalistycznych usług dystrybucyjnych w zakresie frachtu jak i przesyłek drobnych. Sieć dla sektora medycznego UPS oferuje także całodobowe usługi w zakresie monitorowania i transportu wrażliwych na temperaturę produktów, zgodność regulacyjną na poszczególnych obszarach geograficznych, monitorowanie i bezpieczeństwo, kompletowanie i etykietowanie, a także zarządzanie zamówieniami i należnościami. Usługi we wszystkich lokalizacjach są dostępne za pośrednictwem jednej, globalnej platformy IT. UPS pomaga firmom z branży medycznej oraz obszaru biologii spełniać surowe i często złożone wymogi regulacyjne, zapewnia elastyczność w zmieniającym się środowisku biznesowym i niezawodnie obsługuje coraz bardziej globalną bazę klientów. ◀

**Elżbieta Haber**

## Poprzeczka zawieszona bardzo wysoko

Logistyka produktów farmaceutycznych jest wyjątkowo wymagająca, dlatego też grono zajmujących się nią operatorów jest wąskie. Jednym z nich jest firma FIEGE, która oferuje wyspecjalizowane rozwiązania w wielu krajach Europy. O wymaganiach rynkowych jakie musi spełnić obsługując branżę farmaceutyczną i o przyszłości z nią związanej, mówi prezes FIEGE Sp. z o.o. Piotr Kohmann.



**Piotr Kohmann,**  
prezes FIEGE Sp. z o.o.

### Jakie zmiany zaszły na rynku farmaceutycznym w ciągu ostatnich lat? Jak to wpłynęło na logistykę?

W ostatnich latach można zaobserwować wzmożone zainteresowanie outsourcingiem usług logistycznych w Polsce, jednak świadczenie ich przez operatora logistycznego dla sektora farmaceutycznego jest u nas wciąż we wczesnych fazach rozwoju. W krajach takich jak Niemcy, Szwajcaria czy Włochy procesy zachodzące w magazynach i oferowanie przez operatora wysoko wyspecjalizowanych usług są dużo bardziej rozwinięte. W krajach tych Fiege oferuje usługi od etykietowania, pakowania produktów leczniczych, obsługi przy szpitalnych aptekach, poprzez koordynowanie centralnych zakupów, sterylizację przyrządów, a w Holandii także logistykę materiałów radioaktywnych. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że przepisy prawa farmaceutycznego w tych krajach pozostawiają więcej swobody działalności operatorów logistycznych. Firmy farmaceutyczne mają coraz większą świadomość tego, ile możliwości i korzyści daje odpowiednio wymodelowana współpraca w ramach łańcucha dostaw. Uważam, że w nadchodzących latach nastąpi rozwój dystrybucji bezpośredniej, w której producent przy współpracy z operatorem logistycznym lub z firmą transportową dociera ze swo-

imi produktami do aptek i szpitali. Dzięki temu firmy farmaceutyczne będą mogły się skupić na swojej podstawowej działalności, czyli produkcji leków, pracy nad ich innowacjami oraz na zdobywaniu nowych rynków zbytu.

nej. Składy konsygnacyjne powinny być wyposażone w certyfikowane urządzenia termoregulacyjne, umożliwiające całodobową kontrolę oraz rejestrację temperatury i wilgotności, chłodnie dla produktów z tzw. „zimnego łańcucha”, instalacje

### Utrzymywanie wysokich standardów pracy oraz obsługa klienta w oparciu o zalecenia GDP jest gwarancją świadczenia usług na najwyższym poziomie i zgodnie z obowiązującym prawem.

#### Jakie wymagania musi spełnić operator obsługujący branżę farmaceutyczną?

Logistyka produktów leczniczych należy do najtrudniejszych i najbardziej wymagających procesów logistycznych. Profesjonalna obsługa operatora logistycznego to przede wszystkim zasługa dopracowanych procedur, wspieranych pracą wykwalifikowanej, kompetentnej kadry. Od strony operacyjnej świadczenie usług przez operatora logistycznego ograniczone jest przestrzeganiem restrykcyjnych wymagań prawa farmaceutycznego oraz Dobrej Praktyki Dystrybucyj-

wentylacyjno-oddymiające oraz systemy alarmowe, informujące o odstępstwach od założonych warunków składowania. Utrzymywanie wysokich standardów pracy oraz obsługa klienta w oparciu o zalecenia GDP jest gwarancją świadczenia usług na najwyższym poziomie i zgodnie z obowiązującym prawem. Ponadto, w przypadku produktów wymagających spełnienia dodatkowych kryteriów (zimny łańcuch, cytostatyki, substancje psychotropowe, środki odurzające)



operator powinien zapewnić możliwość przechowywania ich w specjalnie wydzielonych miejscach, często z ograniczonym dostępem osób postronnych. Prawidłowość wszystkich operacji logistycznych oraz ich zgodność z wymogami prawa jest stale nadzorowana przez specjalnie zatrudnionych farmaceutów. Obsługa logistyczna farmaceutyków wymaga właściwego zaprojektowania wielu procesów, w tym bardzo istotnego procesu wstrzymania lub wycofania produktu z obrotu, w każdym przypadku, gdy zaistnieje taka potrzeba. Kluczowym zagadnieniem jest oczywiście dokumentacja towarzysząca tym procesom, w szczególności procedury, instrukcje oraz formularze prezentujące poprawność ich przebiegu.

Spełnianie wymagań i przestrzeganie ściśle określonych procedur jest związane z codzienną pracą w składzie konsygnacyjnym lub w hurtowni farmaceutycznej. Regularnie przeprowadzane badanie poziomu usług w FIEGE są wyraźnym i przejrzystym dowodem dostarczenia naszym klientom doskonałych jakościowo rozwiązań.

#### Jakie problemy najczęściej pojawiają się podczas transportu leków?

Obsługę logistyczną produktów farmaceutycznych mogą sprawnie i profesjonalnie oferować tylko operatorzy logistyczni odpowiednio do tego przygotowani. Najtrudniejszy do zorganizowania, ze względu na bardzo wąski zakres temperatury, który należy zachować i dużą wrażliwość preparatów, jest transport w zimnym łańcuchu (od +2°C do +8°C). Przepisy prawa farmaceutycznego definiują, że załadunek



Logistyka produktów leczniczych należy do najtrudniejszych i najbardziej wymagających procesów logistycznych. Profesjonalna obsługa operatora logistycznego to przede wszystkim zasługa dopracowanych procedur, wspieranych pracą wykwalifikowanej, kompetentnej kadry

i transport produktów leczniczych powinien odbywać się w sposób gwarantujący zabezpieczenie produktów przed szkodliwym wpływem warunków atmosferycz-

dowania oraz transportu może skutkować utratą jakości produktów leczniczych, a to stanowi zagrożenie dla zdrowia, a nawet życia pacjenta. Taki transport wymaga

### Najtrudniejszy do zorganizowania, ze względu na bardzo wąski zakres temperatury, który należy zachować i dużą wrażliwość preparatów jest transport w zimnym łańcuchu (od +2°C do +8°C).

nych, a także przed wzajemnym skażeniem oraz zabezpieczają przed powstawaniem uszkodzeń mechanicznych. Temperatura w przestrzeniach transportowych powinna odpowiadać gwarantującej zapewnienie jakości produktu. Należy pamiętać, że niedotrzymanie właściwych warunków skła-

życia specjalistycznych środków. Niepełnienie warunków na jakimkolwiek etapie dostawy może skutkować utratą jakości produktu, a to może mieć negatywny wpływ na zdrowie lub życie pacjenta.

Produkty lecznicze winny być transportowane w kontrolowanej temperaturze, zwykle w dwóch zakresach temperatur 2-8°C, 15-25°C. W samochodach powinny znajdować się odpowiednie urządzenia kontrolujące i rejestrujące temperaturę. Kolejną bardzo ważną kwestią jest odpowiednie przeszkolenie kierowców.

#### Z iloma firmami (jakimi) FIEGE podpisało umowy w tym roku? Z którymi przedłużyła?

W chwili obecnej FIEGE współpracuje z kilkoma klientami farmaceutycznymi, świadcząc usługi logistyczne w kilku hurtowniach farmaceutycznych oraz składach konsygnacyjnych, zlokalizowanych w centrach dystrybucji w Mszczonowie oraz Dąbrowie Górniczej. Oprócz produktów leczniczych OTC oraz Rp, obsługą logistyczną objęte są również suplementy diety, a dla jednego z klientów uruchomiony został magazyn środków kontrolowanych.



Współpraca firm farmaceutycznych z operatorem logistycznym daje producentom pełną kontrolę nad realizacją ich własnej polityki handlowej i zarządzaniem efektywną dystrybucją swoich produktów



Poza obsługą wyrobów gotowych FIEGE posiada doświadczenie w magazynowaniu surowców do produkcji leków oraz organizacji całopojazdowego transportu zarówno krajowego jak i zagranicznego

Poza obsługą wyrobów gotowych FIEGE posiada doświadczenie w magazynowaniu surowców do produkcji leków oraz organizacji całopojazdowego transportu zarówno krajowego jak i zagranicznego. Nadzór nad prawidłowością operacji logistycznych oraz ich zgodność z wymogami prawa farmaceutycznego sprawują specjalnie zatrudnieni farmaceuci.

Na początku 2014 r. do grona naszych klientów dołączyła wiodąca firma farmaceutyczna Pfizer. Wierzę, że ten wybór jest potwierdzeniem wysokiej jakości naszych usług oraz zaufania jakim obdarzają nas klienci tej niezwykle wymagającej branży. Warto dodać, że Pfizer jest firmą oczekującą niezwykle wysokich standardów i stawiającą poprzeczkę bardzo wysoko już na etapie selekcji potencjalnego partnera. Kontrahenci są wszechstronnie audytowani jeszcze przed złożeniem oferty. Fakt wyboru naszej firmy jako operatora, który będzie świadczył usługi logistyczne dla firmy Pfizer jest zatem dla nas powodem

do dumy i bodźcem do dalszego rozwoju naszych rozwiązań dla tego sektora.

### Obsługa logistyczna farmaceutyków wymaga właściwego zaprojektowania wielu procesów, w tym bardzo istotnego procesu wstrzymania lub wycofania produktu z obrotu, w każdym przypadku, gdy zaistnieje taka potrzeba.

#### Dlaczego firmy farmaceutyczne do obsługi logistycznej wybierają operatorów?

Ze współpracy z operatorem logistycznym wynika wiele korzyści. Przede wszystkim nie jest on podmiotem handlowym, czyli nie zajmuje się handlem lekami, nakładaniem marż czy wyszukiwaniem rynków zbytu. Współpraca firm farmaceutycznych z operatorem logistycznym daje więc pro-

ducentom pełną kontrolę nad realizacją ich własnej polityki handlowej i zarządzaniem efektywną dystrybucją swoich produktów. Profesjonalny, doświadczony i neutralny operator logistyczny, jakim jest FIEGE, pozwala natomiast na znaczne obniżenie rzeczywistych kosztów dystrybucji firm farmaceutycznych poprzez efektywne zarządzanie pełnym łańcuchem logistycznym w całym procesie dystrybucji. Firmy, które przekazują organizację logistyki w ręce operatora bardzo rzadko powracają do logistyki na własną rękę. Przygotowanie rzetelnej analizy kosztowej, w przypadku założenia długookresowej współpracy, w każdym przypadku potwierdzi korzyści ekonomiczne wynikające ze współpracy z operatorem logistycznym.

**Co obecnie zmieniłby Pan w podejściu do tej branży? Jakie są tu perspektywy w najbliższych latach?**

Grupa FIEGE stale się rozwija oferując coraz bardziej wyspecjalizowane rozwiązania dla niezwykle wymagającej branży jaką jest branża medyczna. Sukces, z jakim spotkało się świadczenie usług dla tego sektora w Niemczech, pozwala myśleć coraz odważniej o wprowadzeniu tego rodzaju usług na rynek polski. FIEGE świadczy usługi z zakresu logistyki szpitalnej w Niemczech, krajach Beneluxu oraz we Włoszech i planuje rozszerzenie tych usług na inne kraje Europy, gdyż potrzeby szpitali są w mniejszym lub większym stopniu wszędzie takie same. W krajach tych FIEGE oferuje usługi od etykietowania, pakowania produktów leczniczych, obsługi przyszpitalnych aptek, poprzez koordynowanie centralnych zakupów, sterylizację przyrządów, a w Holandii także logistykę materiałów radioaktywnych. W najbliższych latach planujemy dalszy rozwój w tym sektorze rynku. Mając solidny bagaż doświadczeń i rozwiązań, świadcząc usługi o uznanej, wysokiej jakości i posiadając bardzo pozytywne opinie od licznych firm z nami współpracujących, przygotowani jesteśmy na obsługiwanie kolejnych firm z branży farmaceutycznej. ◀



FIEGE świadczy usługi z zakresu logistyki szpitalnej w Niemczech, krajach Beneluxu oraz we Włoszech i planuje rozszerzenie tych usług na inne kraje Europy

# Na najwyższym poziomie

Jednym z czołowych dostawców usług logistycznych dla sektora farmaceutycznego jest DSV Solutions. Obsługa tej branży jest ważnym elementem strategii dla polskiego oddziału firmy, o czym rok temu TSL Biznes mówił Maciej Walenda, prezes Zarządu DSV Solutions. Dziś wyjaśnia jakie są efekty tego założenia i czy decyzja o postawieniu na farmację była słuszna.

**Co się zmieniło w ciągu ostatniego roku w DSV Solutions i w uwarunkowaniach zewnętrznych, jeśli chodzi o obsługę branży farmaceutycznej? Czy nadal jest tak bardzo znacząca dla Państwa firmy?**

W minionym roku bardzo mocno rozwinięliśmy nasz sektor usług dla branży farmaceutycznej. Inwestycje w rozbudowę składu konsygnacyjnego i hurtownie farmaceutyczne, wdrożenia dużych projektów dla farmacji i konsultacje prawne dotyczące najlepszych rozwiązań to główne zadania, na jakich koncentrował się nasz zespół farmaceutyczny w ciągu ostatniego roku. Efektem naszych wysiłków w zakresie rozwoju działalności dedykowanej dla tego sektora jest też uruchomienie przez nas nowej lokalizacji w Sosnowcu.

Dzięki wieloletnim doświadczeniom, a przypomnę, że DSV Solutions prowadzi projekty farmaceutyczne od 1995 roku,

sprawnie przejęliśmy obsługę logistyczną wszystkich nowych klientów, nie tylko w zakresie operacji magazynowych, ale również nadzoru nad stroną prawną wymagań.

Nowelizacja ustawy, przegłosowana przez Sejm pod koniec roku, może potencjalnie mieć wpływ na część z obszarów prowadzonej przez nas obsługi. Jesteśmy do dyspozycji naszych klientów w zakresie konsultacji, zarówno w zakresie obsługi magazynowej, jak i wszystkich aspektów Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej oraz uwarunkowań prawnych.

**Czy postawienie na farmację było słuszną decyzją?**

Zdecydowanie tak. Wykorzystujemy doświadczenie i szerokie spektrum projektów do rozwoju naszej działalności w Pol-



**Maciej Walenda**

prezes Zarządu DSV Solutions

nas zdobycie zaufania wśród klientów farmaceutycznych wiązało się przede wszystkim z udowodnieniem, iż jakość obsługi stoi u nas na najwyższym poziomie, często przekraczając wymagania nakładane przez instytucje sprawujące nadzór nad dystrybucją i magazynowaniem produktów leczniczych.

**DSV Solutions wykorzystuje doświadczenie i szerokie spektrum projektów do rozwoju działalności w Polsce. Wspiera również inne lokalizacje DSV Solutions w Europie w rozwoju sektora obsługi dla farmacji.**

sce. Wspieramy również inne lokalizacje DSV Solutions w Europie w rozwoju sektora obsługi dla farmacji. Co ciekawe, rozwiązania procesowe przenosimy również na projekty z innych branż, stale podnosząc jakość ich obsługi.

**Dlaczego firmy farmaceutyczne do obsługi logistycznej coraz częściej wybierają operatorów?**

Głównym powodem jest z pewnością wzrost zaufania do operatorów, który wynika bezpośrednio z wysokich kompetencji oraz rosnącego doświadczenia tego typu podmiotów. Operatorzy logistyczni są w stanie w dużo bardziej optymalny sposób prowadzić obsługę magazynową, dzięki synergii z innymi projektami. Dla

**Co obecnie, mając ponadroczne doświadczenie, zmieniłby Pan w podejściu do tej branży i jakie są dalsze plany?**

Jesteśmy bardzo dobrze przygotowani do odpowiedzi na potrzeby rynku farmaceutycznego i świadczenia najwyższej jakości serwisu, a nasi pracownicy, dzięki eksperckiej wiedzy, są doskonałymi partnerami do dyskusji na temat rozwiązań logistycznych dla tak wymagającej branży.

Z całą pewnością nie zatrzymujemy się i na przełomie pierwszego i drugiego kwartału planujemy uruchomić nowoczesną wytwórnię GMP, dzięki której jeszcze bardziej zbliżymy się do procesu produkcji leków. ◀



*DSV Solutions jest bardzo dobrze przygotowana do odpowiedzi na potrzeby rynku farmaceutycznego i świadczenia najwyższej jakości serwisu, a pracownicy, dzięki eksperckiej wiedzy, są doskonałymi partnerami do dyskusji na temat rozwiązań logistycznych dla tak wymagającej branży*

# Pierwszy taki system w Polsce

Usprawnia pracę, zwiększa bezpieczeństwo, pozwala na oszczędności. Takie funkcje pełni jedyny w Polsce automatyczny system zarządzania jednostkową dawką leku, który od listopada działa w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym numer 5 im. św. Barbary w Sosnowcu.

**W**edług danych Amerykańskiego Instytutu Medycyny nawet 98 tys. zgonów rocznie spowodowanych jest błędnym podaniem leku. Aby zminimalizować to ryzyko stworzono scentralizowany system przygotowywania indywidualnych dawek leku (*unit dose*). Jako pierwszy w Polsce z tego rozwiązania korzysta Szpital św. Barbary.

Infrastruktura apteki w budynku tego szpitala powstała w latach 80. ubiegłego wieku i od tamtego czasu nie była gruntownie modernizowana. Dzięki nowym inwestycjom nie tylko wzrosło bezpieczeństwo pacjentów, ale i podniósł się standard pracy personelu. Zainstalowany w aptece automatyczny system pakowania, przechowywania oraz wydawania indywidualnych dawek leku został zintegrowany ze szpitalnym systemem informatycznym. Dzięki temu w całym procesie przepisywania

i dostarczania leku ograniczono możliwość pomyłki. Wystarczy, że lekarz zeskanuje kod z opaski na nadgarstku pacjenta i na tablicy zaznaczy jakie leki i w jakich dawkach powinien on przyjmować, a automat pracujący w aptece przygotowuje odpowiednią paczkę.

## Większa wydajność bez pomyłek

– *Badania wskazują, że rozwiązania zautomatyzowane oparte na przygotowaniu indywidualnych dawek leków dla każdego pacjenta, pozwalają oszczędzić średnio 15-20% liczby wydawanych na oddziały leków* – tłumaczy Tomasz Grabiak, prezes Zarządu Logzact, firmy, która dostarczyła do Szpitala św. Barbary i wdrożyła system PillPick. – *W Polsce jako pierwszy na zastosowanie systemu zarządzania jednostkowymi dawkami leków dla pacjentów*

*zdecydował się sosnowiecki szpital. Autorem i producentem systemu PillPick jest szwajcarska spółka Swisslog Holding AG, nasz główny i strategiczny partner, a zarazem inwestor branżowy. Swisslog to globalny dostawca zintegrowanych rozwiązań logistycznych m.in. dla rynku opieki zdrowotnej, który posiada już kilka referencyjnych wdrożeń z zakresu automatycznych systemów zarządzania jednostkową dawką leku. To na ich wiedzy i doświadczeniach bazowaliśmy przy składaniu oferty do szpitala w Sosnowcu* – dodaje Tomasz Grabiak.

– *W wielu innych krajach funkcjonują już tego typu systemy, ważne jest to, że także w Polsce, w Sosnowcu, system zwiększający wydajność, a przede wszystkim bezpieczeństwo pacjentów został też wdrożony. Jestem przekonany, że sosnowiecki szpital zainicjuje nowe podejście do takich rozwiązań w innych polskich szpitalach* – dodaje Pieter Feenstra, dyrektor Pionu Rozwiązań dla Służby Zdrowia w Swisslog Holding AG, Członek Rady Nadzorczej Logzact S.A.

Modernizacja apteki szpitalnej kosztowała 10 mln zł. Ponad 2,7 mln wydano na prace budowlane, 6,7 mln zł spożytkowano na system automatycznej dystrybucji leków, a 470 tys. zł wydano na meble i inny sprzęt. Pieniądze pochodzą z dotacji Samorządu Województwa Śląskiego (2,9 mln), środków unijnych (5,75 mln) oraz wkładu własnego szpitala (1,3 mln).

– *Przebudowa apteki szpitalnej to kolejny etap kompleksowej modernizacji naszego szpitala. Zrobiliśmy to wszystko nie przerywając normalnej pracy* – informuje Iwona Łobejko, dyrektor Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego nr 5 im. św. Barbary w Sosnowcu.

## Jak to działa?

Automat potrafi wyjąć z opakowań zbiorczych (blistrów, pojemników, zwykłych opakowań) zalecaną dawkę leku i przełożyć ją do opakowania dostosowanego do wielkości leku. Dodatkowo na jednostkowym opakowaniu system naniesie informacje o nazwie handlowej leku, nazwie międzynarodowej, postaci leku, dawce, ilości, numerze serii i terminie przydatności. Istnieje też możliwość nadrukowania

## Zainstalowany w aptece automatyczny system pakowania, przechowywania oraz wydawania indywidualnych dawek leku został zintegrowany ze szpitalnym systemem informatycznym.



Swisslog to globalny dostawca zintegrowanych rozwiązań logistycznych m.in. dla rynku opieki zdrowotnej, który posiada już kilka referencyjnych wdrożeń z zakresu automatycznych systemów zarządzania jednostkową dawką leku

## Wystarczy, że lekarz zeskanuje kod z opaski na nadgarstku pacjenta i na tablecie zaznaczy jakie leki i w jakich dawkach powinien on przyjmować, a automat pracujący w aptece przygotuje odpowiednią paczkę.

informacji dodatkowej (np. o sposobie użycia). Na opakowaniu znajdzie się również kod kreskowy pozwalający na śledzenie całego procesu. Nie będzie na nim natomiast żadnych danych konkretnego pacjenta.

System będzie w stanie przechowywać 40 tys. dawek jednostkowych leku. Minimalny i maksymalny stan magazynowy danego leku będzie kalkulowany w oparciu o statystyczne zużycie. Jeśli kończy się data przydatności danego leku, system poinformuje operatora. Podobnie postąpi jeśli lek osiągnie minimalny stan magazynowy. Leki przeterminowane zostaną przez

je w pakiet w sposób uniemożliwiający przypadkowe rozkompletowanie. Liczba opakowań z dawkami jednostkowymi zależy od indywidualnie przepisane sposobu leczenia dla danego pacjenta. Do każdego pakietu dołączana jest etykieta zawierająca: dane pacjenta (np. nazwisko, nazwa/kod oddziału, nr pokoju i wiek), listę leków tworzących dzienny zestaw danego pacjenta, czas podania poszczególnych leków. Wszystkie leki zostają ułożone w kolejności podawania danemu pacjentowi.

Zwrot niewykorzystanych dawek jednostkowych poprzedza sprawdzenie daty ważności oraz numeru serii. System uak-



Automat potrafi wyjąć z opakowań zbiorczych (blistrów, pojemników, zwykłych opakowań) zalecaną dawkę leku i przełożyć ją do opakowania dostosowanego do wielkości leku

Podczas procesu przepakowania w maszynie tabletek dostępnych luzem nie może zaistnieć ryzyko kros kontaminacji (skażenia krzyżowego). Nie mogą być wykorzystywane te same przenośniki, ścieżki lub rynnny do transportu różnych leków. Za wydawanie leków odpowiedzialne są dwa, całkowicie niezależne roboty.

Zadanie inwestycyjne powiązane jest bezpośrednio z realizacją projektu pod nazwą: „Rozbudowa systemu wspomagania zarządzania Wojewódzkim Szpitalem Specjalistycznym nr 5 im. Św. Barbary w Sosnowcu w oparciu o nowoczesne technologie informatyczne” współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WSL 2017-2013 z priorytetu Społeczeństwo Informatyczne, działania Rozwój elektronicznych usług publicznych. ◀

MM

## System będzie w stanie przechowywać 40 tys. dawek jednostkowych leku. Minimalny i maksymalny stan magazynowy danego leku będzie kalkulowany w oparciu o statystyczne zużycie.

system automatycznie wyłączone z obiegu. Leki z najkrótszym terminem przydatności są wydawane w pierwszej kolejności.

System kompletuje wszystkie opakowania z dawkami jednostkowymi przeznaczonymi dla danego pacjenta i zbiera

tualnia stan magazynowy i przesyła informacje do szpitalnego/aptecznego systemu informatycznego. Poprzez odczyt kodu kreskowego na dawce jednostkowej system rozpoznaje, który oddział i pacjent nie otrzymał leku.



# PERFEKCYJNA LOGISTYKA



## Kompleksowa Logistyka na Podkarpaciu



Składowanie towarów



Kompleksowa logistyka magazynowa



Co-packing/dodatkowe usługi magazynowe



Kompleksowa usługa przepakowywania produktów



Przeładunek towarów cross-docking

# Królowa logistyki

Uznawana jest za królową logistyki, bo jest najbardziej kompleksową i najbardziej wymagającą dla operatora usługą. Na logistykę kontraktową decyduje się coraz więcej przedsiębiorstw, bo jest ona dla nich nie tylko dużym ułatwieniem, ale i sposobem na zmniejszenie kosztów.

Z corocznego badania operatorów usług logistycznych, realizowanego przez Capgemini Consulting wynika, że 36% wydatków na logistykę związanych jest z zamówieniami zlecanymi na zewnątrz. Rok wcześniej odbiorcy usług logistycznych przeznaczali na outsourcing nieco więcej, bo 44% swojego budżetu. Spadek widać także, gdy przyjrzymy się ogólnej tendencji do outsourcingu procesów logistycznych. W tym roku 67% badanych zwiększyło ilość zamawianych na

Ich zdaniem zainteresowanie outsourcingiem rośnie i to w tempie dwucyfrowym. Znajduje to odzwierciedlenie zarówno w ofercie firm logistycznych, jak i ich działaniach. Leader Logistics, wrocławska spółka oferująca kompleksowe usługi w zakresie logistyki kontraktowej wynajęła w październiku 7,5 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i biurowej w Prologis Park Wrocław. Nieprzypadkowo.

– *Od kilku lat obserwujemy koncentrację przedsiębiorstw na działalności dla nich*

*nie europejskich kontrahentów, siłą rzeczy wpływa to na wartość całego rynku. Z naszych doświadczeń wynika, że z logistyki kontraktowej korzysta już zdecydowana większość dużych firm produkcyjnych na Dolnym Śląsku.* – zauważa Monika Gryń z Leader Logistics.

Rozwój logistyki kontraktowej wynika z tego, że wiele przedsiębiorstw dochodzi do wniosku, że utrzymywanie własnego magazynu jest nieoptymalne. Operator logistyczny posiada know-how, dzięki któremu jest w stanie wygenerować spore oszczędności. Przy optymalnym wykorzystaniu środków transportu – wypełnieniu ich w obie strony – i magazynu, sięgają one nawet kilkunastu procent. Po prostu

## W przypadku logistyki kontraktowej wypełnienie magazynu jest optymalne, a koszty zatrudnienia pracowników czy zakupu sprzętu rozkładają się.

zewnątrz usług logistycznych, rok wcześniej na taki krok zdecydowało się 72% ankietowanych. Czy oznacza to, że zainteresowanie logistyką kontraktową maleje? Niekoniecznie. Capgemini realizuje badania globalnie, Europa – nie wspominając o Polsce – jest tylko jednym z rynków ankietowanych przez tę firmę.

### Polska zieloną wyspą

Operatorzy logistyki kontraktowej działający w Polsce zwracają uwagę, że globalne trendy mają się nijak do naszego rynku.

*kluczowej, dzięki temu funkcje transportowe i logistyczne coraz częściej powierzane są wyspecjalizowanym firmom. Znajduje to odzwierciedlenie w strategii przedsiębiorstw transportowo-logistycznych, które w obliczu otwierających się możliwości i rosnących oczekiwań klientów rozszerzają działalność o nowe segmenty rynku. Stale też rozwijają ofertę dopasowaną do indywidualnych potrzeb klienta, proponując zintegrowane rozwiązania logistyczne* – tłumaczy Monika Gryń z Leader Logistics.

### Outsourcing jest tańszy

Wzrost napędzają z jednej strony nowe firmy, które decydują się na outsourcing procesów logistycznych, z drugiej strony dotychczasowi klienci. Wśród nich są



*Operator często posiada doświadczenie w obsłudze konkretnych branż, np. produkcyjnej i dzięki temu rozumie specyficzne uwarunkowania rynku, zna przepisy, może też zaproponować różne systemy oszczędnościowe. Jednym z nich jest WMI*

firma realizując działania dla wielu klientów, zmniejsza koszty operacyjne. W przy-

## W tym roku 67% badanych zwiększyło ilość zamawianych na zewnątrz usług logistycznych, rok wcześniej na taki krok zdecydowało się 72% ankietowanych.

zarówno te przedsiębiorstwa, które zwiększają zakres współpracy np. o etykietowanie, jak i te, które potrzebują dodatkowej powierzchni magazynowej, bo szybko się rozwijają. – *Producenci części samochodowych realizują więcej zamówień na zlece-*

padku logistyki kontraktowej wypełnienie magazynu jest optymalne, a koszty zatrudnienia pracowników czy zakupu sprzętu rozkładają się. Jest taniej, ale to nie jedyny powód dla którego firmy decydują się na outsourcing.

*Wzrost outsourcingu usług logistycznych napędzają nowe firmy, które decydują się na outsourcing procesów logistycznych i dotychczasowi klienci. Wśród nich są zarówno te przedsiębiorstwa, które zwiększają zakres współpracy jak i te, które potrzebują dodatkowej powierzchni magazynowej*

– Korzyści z outsourcingu logistyki to na pewno zmniejszenie inwestycji w niezbędne narzędzia logistyczne i możliwość zainwestowania w inne zasoby potrzebne do realizacji innych działań. W naszym przypadku w zwiększenie sprzedaży. Również odpowiedzialność na szybkie reagowanie na zmiany koniunktury, sezonowe wahania sprzedaży w zakresie niezbędnego sprzętu jak i personelu przechodzi w tym momencie na operatora. Operator logistyczny robi to, co najlepiej potrafi. – zauważa Danuta Kaczmarek z firmy Bautec Polska, która jest producentem i dystrybutorem chemii budowlanej.

### Pierwsze spóźnienia to sygnał ostrzegawczy

Operator często posiada też doświadczenie w obsłudze konkretnych branż, np. produkcyjnej i dzięki temu rozumie specyficzne uwarunkowania rynku, zna przepisy, może też zaproponować różne systemy oszczędnościowe. Jednym z nich jest WML. – Sprowadzony towar można w całości złożyć w składzie celnym, a później wyprowa-

dząć go partiami, regulując należności celno-skarbowe tylko za tę część towaru, której producent potrzebuje w danym momencie. To udogodnienie szczególnie cenne dla importerów, którzy sprowadzają duże ilości towaru obciążonego wysokimi należnościami celno-podatkowymi. – mówi Monika Gryń z Leader Logistics. Zaletą outsourcingu logistyki jest też przeniesienie odpowiedzialności. Firma produkcyjna nie musi martwić się o czas dostarczenia surowców czy półproduktów na linię produkcyjną. Obowiązek w całości spoczywa na operatorze.

Kiedy o outsourcingu logistyki warto pomyśleć? Nie tylko wtedy, gdy własny magazyn okazuje się już niewystarczający, ale również wtedy, gdy zauważalnie wzrastają koszty logistyki. Oznacza to, że



Dla klienta operatora logistycznego bardzo ważne jest to, by przesyłka bezpiecznie i na czas dotarła do miejsca przeznaczenia. Dlatego operator powinien zagwarantować procedury oraz system komunikacji z klientem

**Korzyści z outsourcingu logistyki to na pewno zmniejszenie inwestycji w niezbędne narzędzia logistyczne i możliwość zainwestowania w inne zasoby potrzebne do realizacji innych działań.**

# Jakość bez kompromisów

FM Health to dedykowana jednostka operacyjna FM Logistic wspierająca przemysł farmaceutyczny i kosmetyczny w Europie od ponad dziesięciu lat. Naszym zobowiązaniem względem klientów jest doskonałość operacyjna. Wypełniamy je stosując najwyższe standardy jakości w łańcuchu dostaw.

#### FM Logistic

96-320 Mszczonów, ul. Ługowa 30  
tel. +48 46 857 00 01

[www.fmlogistic.com](http://www.fmlogistic.com)

**FM** HEALTH  
Logistics for pharmaceutical products



Przygotowując się do outsourcingu procesów logistycznych należy odpowiedzieć sobie na pytania, czego oczekujemy od naszego partnera outsourcingowego, jakie mamy potrzeby i co chcemy osiągnąć?

ten obszar nie nadąża za rozwojem firmy. Sygnałem ostrzegawczym są też pierwsze spóźnienia, niedopuszczalne dla firm realizujących produkcję w trybie *just in time*. Outsourcing jest najlepszym rozwiązaniem dla tych firm, które nie planują posiadać własnego magazynu i środków transportu, a dla których obsługa logistyczna ma bardzo duże znaczenie. Takim przykładem jest Bautec, który kompleksową obsługę

## Logistyka kontraktowa ma największy sens wtedy, gdy systemy WMS zintegrowane są z systemem ERP producenta.

magazynowo-logistyczną brał pod uwagę od pierwszego dnia funkcjonowania firmy. – *Nie posiadamy własnego zaplecza magazynowo-logistycznego, a powierzenie tego działu wyspecjalizowanej firmie dało gwarancję kompleksowej obsługi od momentu wejścia towaru na magazyn, poprzez składowanie, kompletowanie zleceń, aż do dowozu przesyłki do ostatecznego odbiorcy* – tłumaczy Danuta Kaczmarek.

### Pomysł na operatora

Przygotowując się do outsourcingu procesów logistycznych należy odpowiedzieć sobie na pytanie, czego oczekujemy od naszego partnera outsourcingowego, jakie mamy potrzeby i co chcemy osiągnąć. Znając odpowiedzi na te pytania możemy właściwie skonstruować umowę. Powinna ona zawierać szczegółowe informacje dotyczące zakresu usług, czasu ich realizacji, skali odpowiedzialności, jak również zapewnienie bezpieczeństwa danych firmy. Bardzo ważnym elementem jest też bardzo dobra komunikacja z operatorem logistycznym.

– Firma przekazując część swojej działalności operatorowi logistycznemu, musi mieć do niego sporą dozę zaufania. Dlatego bardzo ważne jest zwrócenie uwagi na

ści, jakie danego operatora charakteryzują. Znaczące jest również podejście nie tylko do klienta, ale także do własnych pracowników. Jeśli firma reprezentuje wysoki poziom

## O outsourcingu logistyki warto pomyśleć nie tylko wtedy, gdy własny magazyn okazuje się już niewystarczający, ale również wtedy, gdy zauważalnie wzrastają koszty logistyki.

kilka czynników, które go charakteryzują i przewyższają nad konkurencją. Jednym z nich jest na pewno odpowiednie położenie. Oddziały i punkty przeładunkowe powinny znajdować się w dogodnym położeniu względem infrastruktury transportowej jak i miejsc dostaw klientów. Istotny jest też odpowiedni system informatyczny umożliwiający kontrolę i stałe monitorowanie transportu – radzi Danuta Kaczmarek z Bautec.

Dla klienta operatora logistycznego bardzo ważne jest to, by przesyłka bezpiecznie i na czas dotarła do miejsca przeznaczenia. Dlatego operator powinien zagwarantować procedury oraz system komunikacji z klientem. Ważnym punktem jest również zaproponowanie przez opera-

kultury organizacyjnej, jest zaangażowana w swoją pracę, można spodziewać się po niej odpowiedzialności oraz rzetelności – przekonuje Danuta Kaczmarek z Bautec.

### WMS to konieczność

Warto pamiętać o tym, że logistyka kontraktowa ma największy sens wtedy, gdy systemy WMS zintegrowane są z systemem ERP producenta. Zdaniem Moniki Gryń z Leader Logistics outsourcing na dużą skalę zaczyna się od integracji systemów IT – co trwa kilka miesięcy w zależności od stopnia złożoności projektu, ale i współpracy działu operatora logistycznego i producenta. Jeśli ten proces się uda, reszta jest formalnością.

Z raportu przeprowadzonego przez Capgemini wynika, że zarówno klienci firm 3PL jak i same firmy z tej branży inwestują przede wszystkim w systemy zarządzania magazynami (WMS) – 58%. Ale nie tylko. Raport uwzględnia również systemy planowania zasobami przedsiębiorstwa – 54%, monitorowanie łańcucha sprzedaży – 43%, rozszerzenie do systemów zarządzania magazynami – 33% oraz urządzenia do identyfikacji radiowej (RFID) – 21%. Inwestuje się także w technologie pozwalające na personalizację i dostosowanie procesu sprzedaży, takie jak np. aplikacje na urządzenia mobilne – 33%.

– O systemie WMS należy pomyśleć zawsze wtedy, gdy magazyn stanowi rdzeń działalności przedsiębiorstwa. Oczywiście, w przypadku małego magazynu można zarządzać kompletacją wysyłek także z poziomu arkusza w Excelu, jednak WMS zawsze przynosi korzyści w postaci skrócenia czasu oraz polepszenia jakości wysyłki. Jest rozwiązaniem niezbędnym wtedy, gdy nad kompletacją pracuje kilku pracowników jednocześnie. Dzięki systemowi WMS nie tylko nie trzeba szukać, w którym miejscu w magazynie znajduje się towar, aplikacja sama podpowiada kiedy np. należy pobrać opakowanie do kompletacji – doradza Łukasz Pytloch, projektant w Centrum Kompetencyjnym MWS BPSC S.A. ◀

Adam Mitura



Rozwój logistyki kontraktowej wynika z tego, że wiele przedsiębiorstw dochodzi do wniosku, że utrzymywanie własnego magazynu jest nieopłacalne

# Reslogistic – lider w logistyce magazynowej na Podkarpaciu

Rozwój Polski południowo-wschodniej sprawia, że potrzeby w zakresie kompleksowej obsługi logistycznej i usług magazynowania są coraz większe. Otwiera to nowe możliwości lokalnym przedsiębiorcom w rozwoju oferty usług logistycznych, w tym wywodzącej się z Podkarpacia firmie Reslogistic.

Specjalizuje się ona w kompleksowej logistyce magazynowej, składowaniu, przepakowywaniu i przeładowywaniu towarów. Wyróżnia ją nowatorskie podejście do logistyki, stosowanie sprawdzonych na świecie rozwiązań procesowych, które w połączeniu z wieloletnim doświadczeniem dają gwarancję bezpiecznego i efektywnego zarządzania logistyką oraz magazynami. Siedziba i magazyn firmy mieści się w Parku Logistycznym Rogoźnica, 10 km od Rzeszowa, przy drodze krajowej nr 9 i w odległości 700 m od węzła komunikacyjnego autostrady A4. Reslogistic posiada jeszcze Centrum Logistyczne Rudna Mała, również położone blisko kluczowych węzłów komunikacyjnych. Oba spełniają wymogi ISO 9001 i HACCP, a także posiadają monitoring. W najbliższym czasie Centrum w Rudzie Małej zostanie powiększone o kolejny obiekt magazynowy o powierzchni 8,6 tys. m<sup>2</sup>. Natomiast w Parku Logistycznym w Rogoźnicy powstaje nowa hala wysokiego składowania o powierzchni ponad 18 tys. m<sup>2</sup>. Wraz z budową nowych hal magazynowych rośnie również zapotrzebowanie na większą liczbę specjalistów w dziedzinie logistyki magazynowej. W 2014 r. zatrudniono 20 osób, w 2015 planowane jest zatrudnienie kolejnych 30.



Usługi realizowane są przez zespół profesjonalistów, z wykorzystaniem nowoczesnego sprzętu, a całość operacji wspierana jest profesjonalnym systemem magazynowym WMS

## Wyjście naprzeciw potrzebom

Coraz więcej firm, ze względu na koszt utrzymywania zapasów i magazynów, decyduje się na outsourcing usług logistycznych. – Po przekazaniu obsługi logistycznej profesjonalnemu operatorowi odchodzą koszty utrzymywania obiektów, organizacji i utrzymania zaplecza potrzebnego do realizacji procesów logistycznych. Wychodzimy naprzeciw tym potrzebom, łączymy w sobie wieloletnie doświadczenie w obsłudze wymagających projektów z nowoczesnym zapleczem technicznym – mówi Andrzej Szlązak, dyrektor ds. logistyki w Reslogistic.

w tym nowoczesne środki techniczne, systemy automatyki magazynowej, a także informatyczne systemy magazynowe (WMS).

Specjalizacja i korzyści skali pozwalają na minimalizację ryzyka biznesowego związanego z obsługą zmiennych wolumenów, a także na redukcję kosztów własnych nawet o 40%.

## Spójnie odpowiedzialni

Reslogistic jest liderem sektora logistyki magazynowej w Polsce południowo-wschodniej i silną lokalną marką, wyznaczającą standardy w branży, a wywodzącą

## Wykorzystanie outsourcingu we współczesnej logistyce pozwala osiągnąć wyższą jakość obsługi logistycznej przy jednoczesnym obniżeniu poziomu kosztów.

– Właśnie tutaj zobaczyliśmy naszą szansę na rozwój i dlatego nasze usługi realizowane są przez zespół profesjonalistów, z wykorzystaniem nowoczesnego sprzętu, a całość operacji wspierana jest profesjonalnym systemem magazynowym WMS – dodaje.

Rozwiązania tego typu służą koordynowaniu prac magazynowych. Są to wyspecjalizowane systemy usprawniające wszystkie procesy, które zachodzą w magazynach. Takie wykorzystanie outsourcingu we współczesnej logistyce pozwala osiągnąć coś, co z pozoru wydaje się niemożliwe – wyższą jakość obsługi logistycznej przy jednoczesnym obniżeniu poziomu kosztów.

Na dodatek składowanie towarów wielu klientów jednocześnie w profesjonalnych magazynach wysokiego składowania przekłada się na efekt skali polegający na obniżeniu kosztów usługi. Pomaga to optymalnie wykorzystywać powierzchnię, utrzymywać wysokie wypełnienie obniżając w ten sposób jednostkowe koszty składowania. Łatwiej jest także zastosować profesjonalne branżowe rozwiązania,

się z rodzinnego biznesu. – Każdego klienta traktujemy wyjątkowo. Nasze działania mają wpływ na otaczającą nas rzeczywistość, dlatego dbamy o nią – tak właśnie rozumiemy społeczną odpowiedzialność biznesu. Rozumiemy tejsze potrzeby, ale równocześnie widzimy zmiany zachodzące we współczesnym świecie. Dlatego oferujemy naszym klientom bezpieczne, ale też nowoczesne rozwiązania logistyczne – mówi Rafał Rybka, prezes zarządu Grupy Rybexim, do której należy Reslogistic. Jej początki sięgają 1995 r.

Wieloletnia współpraca z partnerami sprawiła, że firma potrafi sprostać najbardziej wymagającym klientom. Przewagę rynkową partnerów biznesowych buduje redukując koszty ich działalności nawet o 40%, m.in. stosując najbardziej zaawansowane rozwiązania know-how. W swoich działaniach opiera się na wysokich standardach i innowacyjności, co w połączeniu z wiedzą i doświadczeniem sprawia, że jest ona wyznacznikiem skutecznego działania i najlepszą promocją dla rozwoju przemysłu lokalnego. ◀

MM

# Logistyka jak dobry, szwajcarski zegarek

Badania zrealizowane przez firmę CapGemini pokazują, że zainteresowanie logistyką kontraktową na świecie rośnie, ale już w mniejszym tempie niż rok temu. Co jest tego przyczyną i jakie trendy będą utrzymywały się w przyszłym roku? – mówi Mirosław Jopa, dyrektor logistyki w Trans-Tok.



**Mirosław Jopa**

dyrektor logistyki w Trans-Tok

## Jak to jest w Polsce?

Zainteresowanie logistyką kontraktową rośnie i to zdecydowanie. Uważamy iż dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że logistyka kontraktowa oferuje kompleksowość. Dzięki niej klienci mają możliwość zrealizowania wszystkich swoich zleceń w jednej firmie (u operatora logistycznego). Klient w ramach logistyki kontraktowej otrzymuje pakiet różnych czynności, które może zlecać firmie w momencie, gdy będzie tego potrzebował. Towar przekazywany jest nam do magazynowania i dalej zapewniamy pozostałe elementy, takie

jak paletyzowanie, konfekcjonowanie, transport czy usługi dodatkowe z zakresu co-packingu: pakowanie, insertowanie, foliowanie. W odniesieniu do naszej działalności wzrost procentowy jaki odnotowujemy w obszarze logistyki kontraktowej jest na poziomie 15% do 20% rok do roku.

## Z jakich usług najczęściej korzystają przedsiębiorstwa w ramach logistyki kontraktowej?

Analizując ostatnich kilka lat widzimy zdecydowaną przewagę usług magazynowania i dystrybucji towaru do klientów

docelowych. Jest to związane z bieżącymi potrzebami klientów Trans-Tok i większą świadomością możliwości i korzyści jakie daje współpraca w ramach logistyki kontraktowej. Coraz bardziej popularne są również usługi z zakresu co-packingu, zwłaszcza w okresie około świątecznym.

## Kto jest głównym odbiorcą logistyki kontraktowej? Małe, średnie, duże firmy? Z jakich branż?

W ostatnim czasie zauważyliśmy spore zainteresowanie branży e-commerce logistyką kontraktową. Wydaje się, że głównie ze względu na możliwość pozyskania zarówno magazynu do składowania towaru, jak i jednoczesnego dystrybutora paczek do klientów docelowych. Są to istotne elementy ważne dla przedsiębiorstw liczących się z każdą złotówką wydawaną na bieżącą obsługę, np. sklepu internetowego. Firmy, które nie mają gdzie składować towaru, chętnie wynajmują powierzchnię magazynową, decydując się również na pełną obsługę. Jest to bardzo komfortowe rozwiązanie dla klientów także w okresie świątecznym, ponieważ mogą dodatkowo zlecić tworzenie zestawów promocyjnych. Trzeba jednak pamiętać o tym, że z outsourcingu logistyki korzystają bardzo różne firmy. Ich wielkość niekoniecznie jest czynnikiem decydującym o wyborze outsourcingu logistyki kontraktowej. Takie rozwiązanie cieszy się powodzeniem w branży chemicz-



*Firmy, które nie mają gdzie składować towaru, chętnie wynajmują powierzchnię magazynową, decydując się również na pełną obsługę. Jest to bardzo komfortowe rozwiązanie dla klientów także w okresie świątecznym, ponieważ mogą dodatkowo zlecić tworzenie zestawów promocyjnych*



Klient podejmując współpracę w ramach logistyki kontraktowej podpisuje umowę na warunkach dużo korzystniejszych niż w momencie korzystania z elementów łańcucha dostaw na podstawie oddzielnych umów

nej, która wymaga dużej powierzchni magazynowej. Zalety logistyki kontraktowej dostrzega również branża spożywcza. Ta ostatnia ze względu na usługi specjalnego magazynowania oraz dystrybucji towaru.

#### **Czy logistyka kontraktowa pozwala zmniejszyć koszty logistyki? Jeśli tak, o ile procent?**

Tak, i to zdecydowanie. Logistyka kontraktowa jest zaawansowaną usługą świadczoną na rynku i rozpatrywana jako pewna całość. Doradcy logistyczni biorą pod uwagę każdą z czynności dążąc do optymalizacji kosztów. Doradca nie postrzega każdego elementu jako osobnej usługi. Logistyka kontraktowa jest jak mechanizm dobrego, szwajcarskiego zegarka, gdzie liczy się także jakość i precyzja działania. Klient podejmując współpracę

### **Logistyka kontraktowa oferuje kompleksowość. Dzięki niej klienci mają możliwość zrealizowania wszystkich swoich zleceń w jednej firmie (u operatora logistycznego).**

**Jakie warunki muszą zostać spełnione, by logistyka kontraktowa była tańsza niż obsługa logistyki we własnym zakresie?**

Logistyka kontraktowa jest szczególnie opłacalna w momencie długoterminowego składowania towaru. Przy dłuższej współpracy można wypracować idealny model partnerstwa, intratny zwłaszcza dla klienta. Znajomość oczekiwań, regularność w realizacji podobnych zleceń pozwala operatorowi logistycznemu zaproponować najlepsze

współpracującym z różnymi przewoźnikami, niż miałby na własną rękę realizować zamówienia, wymagające nie tylko transportu, ale i stałego miejsca magazynowania.

#### **Kiedy firma powinna pomyśleć o logistyce kontraktowej?**

Jest bardzo wiele czynników, które mogą na to wpłynąć. Przede wszystkim przedsiębiorca powinien przeanalizować, co jest dla niego najważniejsze, a przy tym najbardziej opłacalne. Czy utrzymanie własnego zaplecza logistycznego (pracowników, magazynów, wyposażenia, środków transportu) czy kompleksowe zlecenie obsługi logistycznej na zewnątrz. W ostatecznym rozrachunku okazuje się, że to ostatnie rozwiązanie jest korzystniejsze. Przedsiębiorca, który nie nadąży z realizacją zleceń lub sam chciałby skoncentrować się na innych zadaniach firmy, powinien postawić na ekspertów w dziedzinie logistyki kontraktowej, którzy wiedzą jak zoptymalizować koszty i usprawnić cały system dostaw do klientów. ◀

### **Znajomość oczekiwań, regularność w realizacji podobnych zleceń pozwala operatorowi logistycznemu zaproponować najlepsze rozwiązania.**

w ramach logistyki kontraktowej podpisuje umowę na warunkach dużo korzystniejszych niż w momencie korzystania z elementów łańcucha dostaw na podstawie oddzielnych umów. Uważamy, że przy takim modelu klient może zaoszczędzić od kilku do nawet kilkudziesięciu procent kosztów.

rozwiązania. Jeżeli klient dysponuje dużą ilością towaru, częstymi zleceniami oraz różnorodnością swoich usług (np. handluje różnymi produktami, wymagającymi co chwila innego transportu nawet w specjalistycznych warunkach) bardziej skorzysta na współpracy z operatorem logistycznym

Dziękuję za rozmowę  
**Adam Mitura**

# E-handel – sposób na zwiększenie sprzedaży

W ostatnich pięciu latach, w strukturze całościowej sprzedaży arvato, rozwój obsługi sektora e-commerce wyniósł między 10 a 15%. Wzrost zamówień internetowych w tym czasie wynosił ok. 20% w skali roku, co spowodowało, że udział sprzedaży usług dla e-commerce w arvato wynosi dziś 15%.

Jednym z głównych filarów działalności arvato jest oferta kompleksowych usług dla rynku e-commerce. Spółka na przestrzeni wielu lat współpracy z tym sektorem, wypracowała skuteczny i efektywny model outsourcingu procesów operacyjnych – One Stop E-commerce. Główną zaletą tego modelu biznesowego dla naszych klientów jest możliwość poświęcenia pełnej uwagi podstawowej działalności e-sklepu, czyli sprzedaży, promocji, modelowaniu oferty i usług czy marketingowi. Kwestie informatyczne, związane z obsługą klienta, logistyczne, finansowo-księgowe przejmuje arvato – doświadczeni profesjonaliści, którzy z racji swojej specjalizacji w danych branżach i obszarach oferują najwyższą jakość świadczonych usług.

Koncepcja *One Stop E-commerce* zakłada powierzenie przez e-firmę obsługi operacji logistycznych, informatycznych, obsługi klientów czy finansowych jednemu partnerowi. Ten model współpracy zapewnia sklepowi internetowemu kompleksową

obsługę procesów, sprawną koordynację działań, pełną integrację oraz optymalną współpracę i komunikację pomiędzy podmiotami. Oferta arvato skierowana jest przede wszystkim do dużych podmiotów, chcących zwiększyć dynamikę rozwoju e-sprzedaży (arvato obsługuje również e-sklep należący do sieci 5.10.15 – przypis redakcji), bądź do firm o dużym potencjale, dopiero rozpoczynających swoją działalność w Polsce.

## W odpowiedzi na potrzeby klientów

Zapewniamy naszym klientom kompleksowe rozwiązania informatyczne, logistyczne, finansowe optymalnie dostosowując się do wymagań partnerów. Przebudowaliśmy obszar magazynowy oraz wysyłkowy, dostosowując się do wzrastających obrotów sprzedaży internetowej naszych klientów.

W kontekście obsługi klienta e-commerce, podstawowym standardem jest re-



**Lidia Ratajczak-Kluck,**

dyrektor Obszaru Media,  
E-commerce, Programy  
Loyalnościowe, arvato Polska

**arvato stara się być o krok na przód, żeby odpowiednio wcześniej zaoferować usługi, na które zaistnieje zapotrzebowanie.**



Jednym z głównych filarów działalności arvato jest oferta kompleksowych usług dla rynku e-commerce

alizacja zleceń jeszcze tego samego dnia, w którym zostało odebrane zamówienie. W branży e-handlu to właśnie czas i precyzja realizacji zleceń jest szczególnie ważna, stąd naszym priorytetem jest realizacja jak największej ilości zleceń jeszcze tego samego dnia. Jeżeli chodzi o wskaźniki jakościowe – arvato gwarantuje zachowanie najwyższych standardów na poziomie 99,8% (ryzyko błędu na 100 zleceń wynosi 0,2).

Ponadto, arvato oferuje dużą elastyczność i pełne dostosowanie się do potrzeb klienta. W kwestii IT spółka może się w pełni dostosować do rozwiązań klienta. Wszystkie rozwiązania arvato są szyte na miarę.

## Bariery i wyzwania

Polski rynek e-commerce jest niezwykle rozdrobniony – kilkanaście tys. e-sklepów, z których ogromna większość to małe, często jednoosobowe działalności. Jest to także skutkiem bardzo niskiej bariery wejścia na rynek. Ten fakt implikuje z kolei bardzo wysoką konkurencję na rynku. Innym problemem rynku e-sprzedaży jest cały czas niskie zaufanie do samych zakupów w sieci. Klienci przyzwyczajeni do tradycyjnych form handlu, mają obawę przed wydaniem pieniędzy na towar, który widzą zaledwie na monitorze komputera. Stąd też bardzo duża popularność płatności *Cash On Delivery*, czyli płatności przy odbiorze.

Z drugiej strony nasz rynek e-commerce, jak wiadomo, należy do najbardziej dynamicznych w Europie, stąd ogromnym wyzwaniem jest umiejętność szybkiego dostosowywania się do zaistniałych zmian. Trzeba intensywnie śledzić trendy rynkowe, w celu szybkiego wdrażania nowych

rozwiązań, które rynek oczekuje. arvato stara się być o krok na przód, żeby odpowiednio wcześniej zaoferować usługi, na które zaistnieje zapotrzebowanie.

nia i procedury ich przyjęcia. Przykładowo, w branży obuwniczej proces obsługi zwrotów może polegać na sprawdzeniu, czy w danym opakowaniu został zwróco-

## W kontekście obsługi klienta e-commerce, podstawowym standardem jest realizacja zleceń jeszcze tego samego dnia, w którym zostało odebrane zamówienie.

Nie tylko wysyłka towaru, ale i zwroty muszą być realizowane tak szybko, jak to tylko możliwe. Nowe zasady e-sprzedazy nie tylko dają klientom więcej czasu na podjęcie decyzji o ewentualnym zwrocie towaru do nadawcy, ale jeszcze nakładają obowiązek na e-sklepy szybszego zwrotu gotówki. W związku z tym, również arvato musi realizować ten proces sprawnie i dokładnie, tak żeby e-sklep miał jeszcze czas na uwzględnienie reklamacji. Żeby osiągnąć wysoki stopień sprawności realizacji zwrotów, konieczna okazała się reorganizacja działów obsługi klienta, przygotowanie odpowiednich procedur reklamacji, a także oddania środków klientowi, który ten towar zwrócił.

Proces zwrotów jest z zasady bardziej szczegółowy niż sama wysyłka (ocenia się stan jakościowy każdego jednostkowego produktu). Dodatkowo w procesie obsługi zwrotów mamy do czynienia nie tylko ze specyfiką branżową, ale również z preferencjami poszczególnych klientów, którzy posiadają często własne wymaga-

ny właściwy model oraz rozmiar obuwia, dodatkowo sprawdza się szczegółowo czy buty nie były noszone (przykładowo czyśność podeszwy).

### Nadażyć za rozwojem

Wybierając partnera logistycznego, firma powinna zrobić rozeznanie czy standardy usług logistycznych są w stanie sprostać wymaganiom spółki (szybkość i jakość procesów). Druga istotna sprawa – czy firma logistyczna będzie w stanie nadażyć za rozwojem usługobiorcy. Ważne, żeby logistyk był operacyjnie zdolny do pełnego serwisu, zarówno pod względem zapewnienia odpowiedniego personelu, jak i infrastruktury. Kolejną kwestią jest zapewnienie odpowiedniego poziomu zabezpieczenia przetwarzania danych, co w przypadku e-commerce jest szczególnie ważne.

E-handel w Polsce bezustannie notuje imponujące wyniki wzrostu. Wynika to nie tylko z danych i statystyk dostępnych w raportach branżowych, ale również z naszych obserwacji i analiz. Z każdym miesiącem liczba sklepów internetowych na rynku bije dotychczasowe rekordy, gwałtownie także zwiększa się ilość internautów reali-



*Koncepcja One Stop E-commerce zakłada powierzenie przez e-firmę obsługi operacji logistycznych, informatycznych, obsługi klientów czy finansowych jednemu partnerowi. Ten model współpracy zapewnia sklepowi internetowemu kompleksową obsługę procesów*

Brytanii nawet 14%). Średnia wzrostu w Europie wynosi ok. 16% rocznie.

Wyraźnie zauważalnym trendem na polskim rynku e-commerce jest ekspansja międzynarodowa naszych rodzimych sklepów internetowych. Nie tylko kraje ościenne są celem rozwijających się e-sklepów, ale także np. Wielka Brytania. Rodzi to oczywiście nowe wyzwania pod kątem organizacji logistyki w spółce. Warto zatem związać się z partnerem mającym afiliacje międzynarodowe, jak arvato, który pozwala na szybkie wyjście zagranicę.

Innym kierunkiem rozwoju, który może wkrótce stać się ważnym elementem przewagi na rynku, będzie wprowadza-

## Spodziewamy się dalszego rozwoju sektora, ponieważ udział e-commerce w handlu detalicznym cały czas jest niewielki (ok. 4%, podczas gdy w Niemczech jest 9%, a w Wielkiej Brytanii nawet 14%). Średnia wzrostu w Europie wynosi ok. 16% rocznie.

zujących zakupy w sieci. E-shopping staje się powoli stylem życia, a nowe rozwiązania techniczne, coraz szybsze i pewniejsze przesyłki powodują, że zainteresowanie e-zakupami wzrasta lawinowo – Polska jest europejskim liderem wzrostu, który osiąga ok. 25% rocznie. Co więcej, spodziewamy się dalszego rozwoju sektora, ponieważ udział e-commerce w handlu detalicznym cały czas jest niewielki (ok. 4%, podczas gdy w Niemczech jest 9%, a w Wielkiej

nie kolejnych opcji związanych z dostawą towaru np. *Same-Day Delivery*. Inną tendencją, która zaczyna być coraz bardziej wyraźna to zmiana statusu sklepów tradycyjnych sieci handlowych, które będą się zmieniać w tzw. *pick-up point-y* dla zamówień internetowych. <

**Lidia Ratajczak-Kluczek,**  
dyrektor Obszaru Media,  
E-commerce, Programy  
Lojalnościowe, arvato Polska

*Żeby osiągnąć wysoki stopień sprawności realizacji zwrotów, konieczna okazała się reorganizacja działów obsługi klienta, przygotowanie odpowiednich procedur reklamacji, a także oddania środków klientowi, który ten towar zwrócił*

# Współpracując z liderami

Firma Kuehne + Nagel branżę FMCG obsługuje od wielu lat, co przekłada się na ogromne portfolio klientów z tego sektora. Posiadają oni w swojej gamie produktowej zarówno towary suche jak i takie które wymagają przechowywania i przewozu w warunkach kontrolowanych.



Ingo Goldhammer

**K**uehne + Nagel współpracuje w Polsce i na całym świecie zarówno z producentami jak i sieciami handlowymi, świadcząc pełen zakres usług logistycznych związanych z dystrybucją towarów i logistyką kontraktową. Klientami są duże korporacje, liderzy rynkowi i mniejsze firmy produkcyjne, które eksportują swoje towary za granicę.

## Najwięksi z największych

Od 2001 r. Kuehne + Nagel w Polsce świadczy usługi logistyki kontraktowej dla polskiej dywizji firmy Danone. Zarządza magazynami w temperaturze kontrolowanej (2°C do 6°C), które zlokalizowane są pod Warszawą (13 tys. m<sup>2</sup>) oraz w Chorzowie (4 tys. m<sup>2</sup>). Ponadto, jesteśmy wyłącznym dostawcą usług magazynowania (przechowywanie i przeładunek) oraz copackingu, które są prowadzone 24 godz. na dobę, przez 6 dni w tygodniu.

Od wielu lat również obsługujemy firmę Unilever – zarządzamy operacjami magazynowymi na ponad 50 tys. m<sup>2</sup> oraz

świadczymy szeroki zakres usług dodatkowych, jak na przykład przepakowywanie produktów i połączenie ich z materiałami promocyjnymi.

Do listy naszych klientów w 2012 r. dołączyła firma PepsiCo, która przekazała część działań logistyki magazynowania i dystrybucji w Polsce właśnie firmie Kuehne + Nagel. W tej współpracy Kuehne + Nagel jest odpowiedzialna za transport pochodzący z polskich fabryk i zarządzanie pięcioma Regionalnymi Centrami Dystrybucji (RCD).

Regionalne Centra Dystrybucji zlokalizowane są w Katowicach, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku i Bydgoszczy. W sumie obejmują one powierzchnię około 20 tys. m<sup>2</sup>. Z RCD Kuehne + Nagel dostarcza towar do sieci około 40 lokalnych platform przeładunkowych, które również są zarządzane przez Kuehne + Nagel.

Taka długoletnia i stała współpraca z liderami rynku świadczy o dużym know-how branży i powoduje, że firma nieustannie rozwija swoje portfolio i inwestuje w innowacyjne systemy informatyczne i za-

awansowane narzędzia zarządzania projektami.

## Pełen zakres usług

Kuehne + Nagel świadczy pełen zakres usług logistycznych dla branży FMCG. Zajmuje się dystrybucją towarów z wykorzystaniem transportu drogowego, morskiego, lotniczego oraz usługi logistyki kontraktowej z szerokim zakresem usług dodatkowych.

Największe wyzwania dotyczą ciągłej inwestycji w systemy informatyczne wspomagające zarządzanie procesami i towarami w całym procesie logistycznym. W dzisiejszych czasach rozwój technologii jest tak szybki, że udoskonalen systemowych na rynku będzie coraz więcej.

Kuehne + Nagel wyróżnia się na szeroką siecią połączeń transportowych i magazynowych. Firma jest obecna w ponad 100 krajach, co pozwala nam na zbieranie wiedzy i doświadczenia z różnych zakątków globu, a potem na dzielenie się nimi z pozostającymi.



Kuehne + Nagel świadczy pełen zakres usług logistycznych dla branży FMCG. Zajmuje się dystrybucją towarów z wykorzystaniem transportu drogowego, morskiego, lotniczego oraz usługi logistyki kontraktowej z szerokim zakresem usług dodatkowych

stałymi oddziałami, przez co klienci mogą korzystać z optymalnych rozwiązań dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb.

## Szukając partnera

Firma z branży spożywczej przed podjęciem decyzji o wyborze operatora, niezależnie od tego czy będzie to Kuehne + Nagel, czy też ktoś inny, powinna zwrócić uwagę na standardy przechowywania i transportu jakie oferuje dostawca oraz sprawdzić certyfikaty i normy, które to potwierdzają. Operator powinien być elastyczny i w przypadku zwiększenia wolumenu, co wiąże się ze sporą sezonowością w branży spożywczej, zagwarantować odpowiedni serwis i terminowe dostawy. Kuehne + Nagel jest operatorem typu *one-stop shopping* co gwarantuje pełen zakres usług u jednego dostawcy i w rezultacie pozwala na lepszą optymalizację całego łańcucha dostaw.

Istotnym aspektem decydującym o podjęciu współpracy z operatorem jest rozbudowany system informatyczny, tak zaprojektowany i dostosowany do potrzeb



Jeśli chodzi o Kuehne + Nagel, to firma ta posiada dopasowany do obsługi klienta system KN Login, gdzie użytkownicy mogą śledzić zarówno trasy poszczególnych partii towarów jak i pojedynczych przesyłek. Nieodzownymi

łańcuch dostaw jest wydajniejszy, a przesyłki sprawnie i terminowo dostarczane do odbiorcy.

W przypadku podjęcia współpracy w zakresie logistyki kontraktowej znaczenie ma takie położenie magazynu, by można było skrócić czas dostaw do punktów handlowych oraz zakres oferowanych usług. Oferowany przez firmę Kuehne + Nagel szeroki zakres usług dodatkowych, w tym między innymi copacking – przepakowywanie produktów z opakowań zbiorczych w opakowania jednostkowe, tworzenie zestawów promocyjnych sprzedawanych na rynek polski i zagraniczny, etykietowanie, pakowanie gotowych zestawów na palety, oklejanie, czy obsługa reklamacji i zwrotów – z całą pewnością decyduje o przewadze operatora na rynku. <

**Ingo Goldhammer,**  
dyrektor zarządzający  
Kuehne + Nagel w Polsce

## Firma z branży spożywczej szukająca partnera biznesowego w zakresie logistyki, podczas wyboru powinna zwrócić uwagę na standardy przechowywania i transportu jakie oferuje dostawca oraz sprawdzić certyfikaty i normy, które to potwierdzają.

klienta, by zapewniać jak najszybszy przekaz informacji. Co więcej, powinien on być kompatybilny z systemami dostawców, by na bieżąco wymieniać informacje czy generować raporty.

korzyściami są możliwości generowania raportów online dotyczących statusu dostawy, śledzenia trasy przesyłki w czasie rzeczywistym oraz sprawdzanie pełnej dokumentacji dostawców. W rezultacie

Oprogramowanie logistyczne  
soloplan.pl

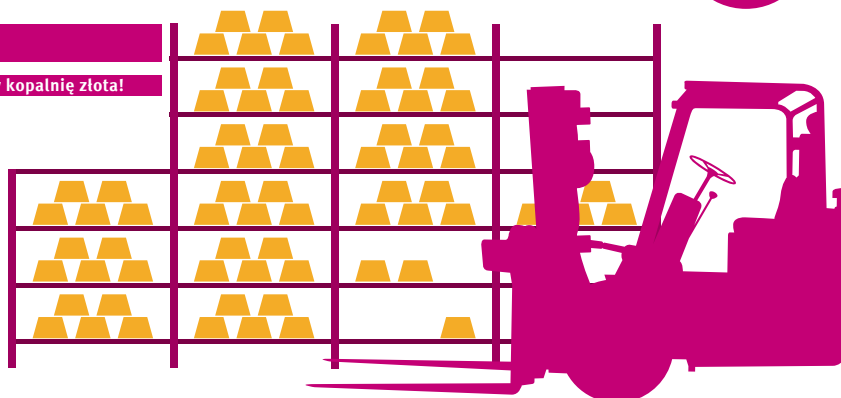


Dzięki naszemu oprogramowaniu ...

zamienią Państwo swój magazyn w kopalnię złota!

Podczas targów będzie można dowiedzieć się wszystkiego na temat zarządzania magazynem. **CarLo® inSTORE** firmy Soloplan to ten jedyny, wyjątkowy system do zarządzania procesami magazynowymi.

Zapraszamy do odwiedzin naszego stoiska  
hała 7 | stoisko C01



# Systemy IT

## – wyznacznik naszych czasów

Trudno wyobrazić sobie współczesnego logistyka bez dostępu do rozwiązań informatycznych. Dedykowane systemy zrewolucjonizowały logistykę i transport, podnoszą efektywność wszystkich niemal operacji, są niezbędne w pracy na wielu stanowiskach każdego dnia. Dlaczego warto dziś informatyzować procesy transportowe i logistyczne?

**C**o sprawia, że firmy z branży tak chętnie decydują się na informatyzację swoich procesów? Przede wszystkim możliwości jakie niesie ze sobą wdrażanie dedykowanych rozwiązań IT, a głównie automatyzacja zarządzania danymi. Już samo zbieranie danych w wersji elektronicznej umożliwia gromadzenie znacznie większej liczby informacji. Kluczowy jest dostęp do tych danych, gdyż dzięki narzędziom służącym do ich anali-

jednak wraz ze wzrostem ilości informacji staje się to coraz trudniejsze, a w końcu niemożliwe. Systemy IT to zatem często elementy większej całości, składające się na narzędzia pozwalające poprawiać efektywność. Informatyzacja to także sposób na eliminację błędów związanych z manualnym zarządzaniem danymi czy ręcznym tworzeniem zestawień i raportów.

Coraz częściej zaawansowane systemy informatyczne proponują także konkret-

gie mobilne. Ich zadaniem staje się także koordynacja operacji wykonywanych na szeroką skalę.

### IT w transporcie

Z jakich narzędzi IT korzystają dziś firmy transportowe? Są wśród nich m.in. systemy służące do lokalizacji pojazdów. Koordynacja ruchu wielu środków transportu jednocześnie to ważne zadanie o charakterze operacyjnym. Takie narzędzia pozwalają na obniżanie poziomu kosztów, zarządzanie ruchem i przebiegami pojazdów czy na eliminację zbędnych kilometrów. Mowa oczywiście o systemach działających w czasie rzeczywistym, czyli przedstawiających aktualną sytuację floty i dających możliwość błyskawicznego reagowania na problemy i utrudnienia w ruchu. Rozwiązania do zarządzania flotą dostarczają dziś zarówno niezależni dostawcy jak i producenci pojazdów, coraz częściej bowiem usługi związane z gospodarowaniem taborom traktowane są jako jedna z usług towarzyszących pojazdom przy ich zakupie. Koszty transportu stanowią pokaźną część ogółu kosztów logistycznych, nic zatem dziwnego, że to właśnie w transporcie w pierwszej kolejności szuka się sposobu na optymalizację ich poziomu i podniesienie efektywności.

Osobną grupę rozwiązań stanowią systemy informatyczne dedykowane ob-

### System IT to coraz częściej kompletne narzędzie do zarządzania przedsiębiorstwem lub wybranymi jego procesami, a także sposób na ich optymalizację.

zy i raportowania nie stają się one jedynie bezwartościowym zbiorem wartości, ale konkretną bazą, pozwalającą na analizę procesów i ich optymalizację oraz uzasadniającą wprowadzanie zmian. Wiele danych analizować dziś można „w excelu”,

ne możliwości optymalizacji związane z logiką postępowania systemu czy wbudowanymi algorytmami optymalizacyjnymi. Dawniej system IT utożsamiany był z narzędziem służącym do gromadzenia danych. Dziś, coraz częściej to kompletne narzędzie do zarządzania przedsiębiorstwem lub wybranymi jego procesami, a także sposób na ich optymalizację. Właśnie optymalizacja procesów to zadanie coraz częściej stawiane systemom informatycznym. System informatyczny to obecnie zazwyczaj część większej całości, stanowiąca serce zarządzania. Do tego serca „do-



Systemy IT współpracują chociażby z systemami automatycznej identyfikacji, nawigacją GPS i wykorzystują technologie mobilne. Ich zadaniem staje się także koordynacja operacji wykonywanych na szeroką skalę

### Rozbudowane narzędzia typu TMS dają znacznie więcej możliwości niż prosta nawigacja floty, stając się narzędziami do kompleksowego zarządzania siecią transportową.

czepiamy” różne narzędzia i dodatkowe funkcjonalności – automatykę, narzędzia diagnostyczne, czujniki i narzędzia pomiarowe. Systemy IT współpracują chociażby z systemami automatycznej identyfikacji, nawigacją GPS i wykorzystują technolo-

śludze zadań transportowych. W średnich i dużych firmach zastosowanie znajdują systemy typu TMS – *transport management system*. Jak sama nazwa wskazuje, są to systemy służące do zarządzania zadaniami transportowymi, zarówno na pozio-

mie operacyjnym jak i szerzej – chociażby w obszarze planowania czy zarządzania taktycznego i strategicznego. Rozbudowane narzędzia typu TMS dają znacznie więcej możliwości niż prosta nawigacja floty, stając się narzędziami do kompleksowego zarządzania siecią transportową. Tego typu systemy pozwalają także wspomagać decyzje o charakterze strategicznym, stając się cennym narzędziem w poszukiwaniu i tworzeniu przewag konkurencyjnych.

To oczywiście jedynie niewielki wycinek rozwiązań IT, które znajdują zastosowanie w firmach transportowych i logistycznych – od oprogramowania do zarządzania zasobami przedsiębiorstwa (ERP), poprzez systemy magazynowe (WMS, optymalizacyjne), aż po dedykowane, mocno wyspecjalizowane narzędzia (choćby w zakresie zarządzania zlece-

O czym należy pamiętać przy wdrażaniu systemów IT? Sprawdzonego dostawcę to nierzadko podstawa sukcesu – posiada on wiedzę, kompetencje i niezbędne zasoby by sprawnie zrealizować wdrożenie. Ważne, by decydować się na system sprawdzony, istotne są referencje: czy nasz dostawca posiada doświadczenie w tego typu systemach, w podobnych obszarach czy tej samej lub pochodnej branży.

Na rynku spotkać można różne rodzaje rozwiązań. Jedną z grup stanowią systemy „dedykowane”, tworzone bezpośrednio pod klienta. Ich zaletą jest możliwość pełnej personalizacji, wadą – konieczność ręcznego dopasowywania pod każdego klienta. To skutkuje ich mocną indywidualizacją, a systemy dedykowane uznawane są także za trudniejsze w późniejszym serwisowaniu. Osobną grupą rozwiązań

## Sprawdzony dostawca to nierzadko podstawa sukcesu – posiada on wiedzę, kompetencje i niezbędne zasoby by sprawnie zrealizować wdrożenie.

niami czy awizacji dostaw). A narzędzia informatyczne mocno zmieniły transport i logistykę, pozwalając na osiąganie wymiernych korzyści i podnoszenie efektywności realizacji procesów.

### System kontra człowiek

Dlaczego tak wiele zadań i procesów powierzamy dziś systemom informatycznym? Przede wszystkim dlatego, że dają możliwość odciążania ludzi poprzez powierzenie wielu czynności maszynom i urządzeniom. Dotyczy to zarówno gromadzenia danych jak i zarządzania powtarzalnymi, rutynowymi czynnościami.

to systemy mające charakter modułowych. Zaletą takich rozwiązań jest większa stabilność systemu – te same moduły są dopracowane po wielu wdrożeniach u różnych klientów. W przypadku rozwiązań modułowych sam produkt dalej jest dopasowany pod konkretne wdrożenie, działa jednak w oparciu o sprawdzone w innych wdrożeniach komponenty.

### Efektywne wdrożenie... czyli jakie?

Jak oceniać efektywność wdrożenia? O jego sukcesie decyduje doświadczony zespół, sprawdzony i dopracowany sys-



*Koszty transportu stanowią znaczącą część ogółu kosztów logistycznych, nie zatem dziwnego, że to właśnie w transporcie w pierwszej kolejności szuka się sposobu na optymalizację poziomu kosztów i podniesienie efektywności*

tem, odpowiedni plan i przygotowanie do wdrożenia. Wdrożenie to często „operacja na żywym organizmie”, zwłaszcza gdy w grę wchodzi wymiana już funkcjonującego systemu na inny lub jego rozbudowa. Ważne są także jasno sprecyzowane cele – by od samego początku mieć świadomość jakie grupy korzyści i w jakim horyzoncie czasowym planujemy osiągnąć.

Jednym z niezwykle ważnych wskaźników przy ocenie inwestycji jest wartość TCO. *Total Cost of Ownership* to całkowity koszt funkcjonowania systemu informatycznego: jego zakupu, wdrożenia, utrzymania. Obejmuje on zarówno nakłady związane z zakupem systemu jak i jego rozbudową, utrzymaniem w odpowiedniej sprawności czy niezbędnymi modernizacjami (choćby w zakresie sprzętu, jego wymiany i rozbudowy). Kompleksowe podejście do oceny kosztów funkcjonowania systemu informatycznego pozwala na rzetelną ocenę wpływu systemu na finanse przedsiębiorstwa, a także na precyzyjne określenie korzyści zarówno w krótkim jak i długim okresie. Inwestycje w systemy informatyczne muszą być rozpatrywane w kontekście całościowym, zarówno w odniesieniu do różnych grup kosztów jak i wydatków wpływających na późniejszą sprawność systemu – usług serwisowych, dokonywania zmian w oprogramowaniu czy wymiany i modernizacji sprzętu. Analiza TCO dla poszczególnych rozwiązań informatycznych pozwala w łatwy sposób porównać faktyczne koszty użytkowania w całym okresie funkcjonowania systemu, a nie jedynie początkową wartość, związaną z kosztem zakupu oprogramowania. ◀

**Adam Kowalczyk**



*Kompleksowe podejście do oceny kosztów funkcjonowania systemu informatycznego pozwala na rzetelną ocenę wpływu systemu na finanse przedsiębiorstwa, a także precyzyjne określenie korzyści zarówno w krótkim jak i długim okresie*

# Coraz bardziej doskonałe

Inwestycje w systemy do monitorowania floty szybko się zwracają, ale firmy wciąż podchodzą do nich ze sporym dystansem. Na ogół nie zdają sobie sprawy, że tego typu rozwiązania pozwalają oszczędzać nie tylko pieniądze, ale też wskazują miejsca, w których pojawiają się problemy.

Jakiś czas temu firma posiadająca flotę kilkuset pojazdów, głównie dostawczych, postanowiła wdrożyć platformę lokalizacyjną opartą na technologii GPS i GSM, dostarczoną przez firmę Finder. Miała ona dostarczyć wiedzy na temat realnego czasu pracy, wykonywanych przez pracowników zadań, etc. Efekty wdrożenia przerosły jednak pierwotne oczekiwania. Okazało się, że firmowa flota pracowała na pełnych obrotach zaledwie przez trzy dni w tygodniu – tylko wtedy najważniejsi kontrahenci życzyli sobie realizacji dostaw. Firma stanęła więc przed dylematem: po-



*Wiele firm poszukuje jak najtańszego rozwiązania, co niestety w późniejszym okresie przekłada się na niezadowolenie z powodu awaryjnych urządzeń i nieprawidłowo działających systemów*

## W kleszczach nietrafionych inwestycji

Mimo tych zalet systemy do zarządzania flotą nie są wcale stosowane powszechnie. W grudniowej debacie zorganizowanej przez „Puls Biznesu”, Sylwester Pawłowski, ekspert ds. bezpieczeństwa flot z firmy Safety Logic nie miał złudzeń: – *Aż 87% firm, które mają własną flotę, nie dysponuje żadnym systemem informatycznym, który umożliwiłby zbieranie i analizowanie danych na temat samochodów. Bez tych informacji trudno zmierzyć efekty prowadzonych działań* – tłumaczył.

Ta opinia pokrywa się mniej więcej z wynikami badań przeprowadzonych dwa lata temu na grupie ponad 90 firm transportowych. Okazało się, że niemal połowa z nich nie korzysta z systemów IT wspierających zarządzanie firmą i umożliwia-

wiązania. Ale jest jeszcze jeden powód, o którym badania milczą – dystans do takich systemów wynika także z nieudanych wdrożeń czy też mówiąc bardziej precyzyjnie – efektów wdrożeń niewspółmiernych do oczekiwań. – *Wiele firm poszukuje jak najtańszego rozwiązania, co niestety w późniejszym okresie przekłada się na niezadowolenie z powodu awaryjnych urządzeń i nieprawidłowo działających systemów* – tłumaczy Paweł Niechciał, kierownik marketingu w firmie CMA.

Nie jest tajemnicą, że sama usługa lokalizacyjna nie jest usługą skomplikowaną. Rozwiązania do zarządzania flotą zaczęły więc w pewnym momencie oferować firmy, które wcześniej nie miały żadnego doświadczenia w tym zakresie. To np. firmy ochroniarskie, które szukały dywersyfikacji swoich przychodów i które

**Aż 87% firm, które mają własną flotę, nie dysponuje żadnym systemem informatycznym, który umożliwiłby zbieranie i analizowanie danych na temat samochodów. Bez tych informacji trudno zmierzyć efekty prowadzonych działań.**

większać nie w pełni efektywną flotę czy też zrezygnować z pozyskiwania nowych klientów. W oparciu o dane zarządzający firmą zdecydowali się na rozłożenie dostaw na wszystkie dni tygodnia, w zamian oferując swoim najważniejszym kontrahentom odpowiednie systemy rabatowe. Dzięki temu udało się nie tylko zoptymalizować pracę ludzi, ale i znacząco zmniejszyć koszty związane z utrzymaniem floty.

jących kontrolę kosztów. Jeszcze bardziej niepokojące były opinie przewoźników – tylko co siódmy badany był zdania, że rozwiązania informatyczne faktycznie pomagają w prowadzeniu firmy.

Ankietowani pytani o bariery związane z wdrożeniem systemów najczęściej wymieniali wysokie koszty inwestycji, a także konieczność zatrudnienia dodatkowych osób do obsługi takiego roz-

kusili klientów niską ceną usługi. Z punktu widzenia klienta – to strzał w dziesiątkę. Zwłaszcza, że analizując rynek klient wychodzi często z założenia, że w zasadzie wszystkie rozwiązania są takie same, w związku z czym jego zdaniem wybór droższych ofert nie ma sensu.

Sęk w tym, że systemy jednak się od siebie różnią. To kwestia nie tylko standardów wsparcia technicznego, ale też samej funkcjonalności czy możliwości rozwijania systemu o nowe potrzebne funkcje. – *Brakuje oceny perspektywicznej i dogłębnej analizy potencjału przyszłych korzyści. Klienci zbyt łatwo zadowolają się produktem niskiej jakości za dumpingową cenę. Później niestety przychodzi rozczarowanie, a niezadowolenie z konkretnego produktu wpływa na generalną opinię o systemach lokalizacyjnych* – żali się Piotr Jakubowski, prezes zarządu Finder S.A.

## Ubezpieczenie na korzystniejszych warunkach

Dzięki systemom do monitoringu floty możliwe jest nie tylko obniżenie zużycia paliwa i zmniejszenie pustych przebiegów. Można też obniżyć stawki ubezpieczeniowe. Objęcie aut monitoringiem umożliwia bowiem zawar-

cie umów z ubezpieczycielami na korzystniejszych warunkach. Znany jest przypadek firmy handlowej, która dysponując flotą 200 pojazdów, tylko na samym ubezpieczeniu zaoszczędziła 600 tys. zł.



## Presja na podniesienie wydajności flot

Piotr Jakubowski, prezes zarządu Finder S.A.

Zainteresowanie systemami do zarządzania flotą rośnie, ale tempo wzrostu nie oddaje obiektywnych potrzeb rynku. W 2014 r. docierało do nas o ok. 15% więcej zapytań ofertowych niż w latach poprzednich. Wynika to z większej świadomości i stałej presji na podniesienie wydajności flot.

Firmy analizują działania konkurencji i starają się równać do najlepszych, a ci wykorzystują wszystkie możliwości systemowe i nowinki żeby utrzymać się na czele stawki. Aby im dorównać pozostali też muszą wspomagać swoje działania nowoczesnymi technologiami lokalizacyjnymi i zarządzać przy pomocy rozwiązań IT zamiast arkusza kalkulacyjnego i długopisu. Jest też grupa firm – na szczęście nieliczna i malejąca – których menedżerowie, mimo liczących kilkadziesiąt pojazdów flot, nie widzą potrzeby używania systemu do zarządzania i trwają w przekonaniu, że tradycyjny sposób kierowania i nadzoru jest dla nich najlepszy.

## Informatyczne spoiwo

Gros oferowanych na rynku rozwiązań to proste systemy adresowane do przedsiębiorstw z branży MŚP. Funkcjonalność większości z nich ogranicza się do monitoringu lokalizacji pojazdów. Mimo to, a może właśnie dlatego, sprzedają się dobrze. Firma CMA odnotowała w tym roku ogromny wzrost zainteresowania monitoringiem ze strony małych firm

i sprawowania większej kontroli nad kierowcami. – *Klienci zaczęli przywiązywać większą wagę do sposobu wykorzystywania pojazdów i kontroli pracy swoich kierowców.* – potwierdza Paweł Niechciał.

Na rynku są też dostępne rozwiązania bardziej zaawansowane. Umożliwiają one nie tylko weryfikację stylu jazdy, ale pozwalają też na zarządzanie kosztami floty i optymalizację czasu pracy kierowców oraz tras przejazdów. Zdaniem Andrzeja

## Im więcej obszarów funkcjonowania firmy integruje system, tym daje on lepszy obraz floty i w większym stopniu automatyzuje zarządzanie nią.

zatrudniających do 10 osób, co zdaniem przedstawicieli firmy wynika z chęci poprawy zarządzania firmowymi pojazdami

Kalupy, członka zarządu i dyrektora ds. handlowych z frameLOGIC będą się one sprzedawać coraz lepiej. – *Warto odnoto-*

## Jak zmniejszyć kradzieże paliwa?

Ewals Cargo Care to jeden z największych przewoźników w Holandii oraz marka rozpoznawalna w całej Europie. Kontrola zużycia paliwa opierała się dotychczas na porównywaniu ilości zatankowanych litrów (dane z faktur) z informacjami z komputera pokładowego pojazdu, przeliczającego przebyte kilometry i spalanie. Wartości te nigdy nie pokrywały się w 100%, więc firma przyjęła ustalony próg tolerancji. Gdy był on znacznie przekroczony podejrzewano kradzież. Nie było jednak szans, aby udowodnić drobne kradzieże do 20 l, za które najczęściej odpowiedzialni są kierowcy.

Przy flocie 400 pojazdów, sumaryczne rozbieżności generowały znaczne straty. Stąd wynikała potrzeba wdrożenia systemu, który uszczelniłby gospodarkę paliwową. Po 1,5-letnich testach, wdrożono rozwiązanie Fuel Control firmy frameLOGIC. Bazuje ono na sondach, które mierzą poziom paliwa z dokładnością do 1,5% obj. zbiornika, w warunkach drogowych. Pomiary te trafiają do dedykowanych analityków, którzy sprawdzają i potwierdzają otrzymane dane. Dzięki temu system skutecznie wykazuje nawet 15-20-litrowe kradzieże czy rozbieżności między fakturami a faktycznie zatankowanym paliwem.

*wać, że rynek nasycił się przede wszystkim rozwiązaniami podstawowymi, wciąż pozostając chłonnym dla rozwiązań innowacyjnych i kompleksowych – tłumaczy.*

Przedsiębiorcy coraz częściej dostrzegają, że im więcej obszarów funkcjonowania firmy integruje system, tym daje on lepszy obraz floty i w większym stopniu automatyzuje zarządzanie nią. To pole do popisu dla firm dostarczających rozwiązania szyte na miarę, zintegrowane często z innymi systemami IT.

## Przeanalizować biznes

Ważnym kierunkiem w doskonaleniu systemów lokalizacyjnych jest rozwijanie ich możliwości analitycznych i wykorzystanie jak najszerszego spektrum



*Oferta systemów dla rynku biznesowego jest już bardzo szeroka, a nowoczesne platformy lokalizacyjne oferują w sumie więcej funkcji niż potrzebują poszczególni klienci*

gromadzonych przez system danych do szczegółowych analiz przydatnych w zarządzaniu operacyjnym i strategicznym. To funkcje istotne dla kierownictwa wyższego szczebla i ważniejsze niż samo zarządzanie flotą. – *Korzystając z tych raportów można szybko analizować jednostkowe koszty: paliwa, czasu pracy kierowców, amortyzacji, opłat drogowych itp. przypadających na pojazd, ich grupę lub klienta czy punkt dostawy.* – opowiada Piotr Jakubowski z Finder S.A. Dzięki temu można oceniać wyniki osiągnięte dzięki realizacji poszczególnych zleceń i tras. System dostarcza też danych pomocnych w podjęciu decyzji o ewentualnym skorygowaniu nieefektywnych założeń w funkcjonowaniu firmy.

– *System dostarczający gotową analitykę i trafne insights pozwala właścicielom i managerom skupiać się na tym co najważniejsze – na rozwijaniu biznesu.* – zauważa Andrzej Kalupa. Jego zdaniem 10 lat temu klientom wystarczyła



Gros oferowanych na rynku rozwiązań to proste systemy adresowane do przedsiębiorstw z branży MŚP. Funkcjonalność większości z nich ogranicza się do monitoringu lokalizacji pojazdów. Mimo to a może właśnie dlatego, sprzedają się dobrze

## Holistyczne podejście do zarządzania flotą będzie dalszym kierunkiem rozwoju systemów, gdyż ich komplementarność generuje dodatkowe korzyści. Zarówno te finansowe, jak i niematerialne, jak choćby komfort pracy dyspozytorów

tunelu trasy i jego egzekucji, przez informację która naczeпа jest sparowana z którym ciągnikiem, jaka jest temperatura w chłodni, jakie jest ciśnienie w oponach, po informację czy kierowca przestrzega ustawy o czasie pracy i czy uwzględniając te wszystkie dane oraz bieżące natężenie ruchu zdąży dostarczyć ładunek w wyznaczonym okienku czasowym. Dodajmy do tego automatyczny import faktur z kart paliwowych i ich konfrontację z odczytami z sond paliwowych, mierzących z dokładnością do 1,5% pojemności zbiornika. Finalnie, ogrom tych danych jest przedstawiony w formie czytelnych, przejrzystych raportów. – *Uważam, że*

*tarność generuje dodatkowe korzyści. Zarówno te finansowe, jak i niematerialne, jak choćby komfort pracy dyspozytorów* – przekonuje Andrzej Kalupa z frameLOGIC.

Oferta systemów dla rynku biznesowego jest już bardzo szeroka, a nowoczesne platformy lokalizacyjne oferują w sumie więcej funkcji niż potrzebują poszczególni klienci. Doskonalenie tych rozwiązań polega więc na dopracowywaniu niezawodności i szybkości działania oraz wprowadzaniu nowych modułów umożliwiających osiągnięcie dodatkowych korzyści w sferach do tej pory pomijanych. Dobrym tego przykładem jest moduł analizy stylu

## System dostarczający gotową analitykę i trafne insighy pozwala właścicielom i managerom skupiać się na tym co najważniejsze – na rozwijaniu biznesu.

informacja o bieżącej lokalizacji pojazdu. Dziś oczekują, że system zajmie się kompleksowo każdą sferą: od wyznaczenia

*właśnie holistyczne podejście do zarządzania flotą będzie dalszym kierunkiem rozwoju systemów, gdyż ich komplemen-*

jazdy Finder Online. Dzięki niemu, analizując styl jazdy kierowców, można w łatwy sposób ograniczyć zużycie paliwa, koszty eksploatacji i napraw, i to jedynie dzięki poprawie techniki kierowania. Firma frameLOGIC wprowadziła z kolei moduł kontroli czasu pracy kierowcy i komunikacji z kierowcami.

Ważnym trendem w udoskonalaniu systemów jest szeroko rozumiana mobilność – umożliwienie jak najszerszego dostępu do funkcji systemowych poprzez urządzenia mobilne – smartfony i tablety. Istotne dla użytkowników są np. mobilne funkcje powiadomień o odstępstwach od założonych parametrów funkcjonowania pojedynczego pojazdu, ich grup lub całej floty.

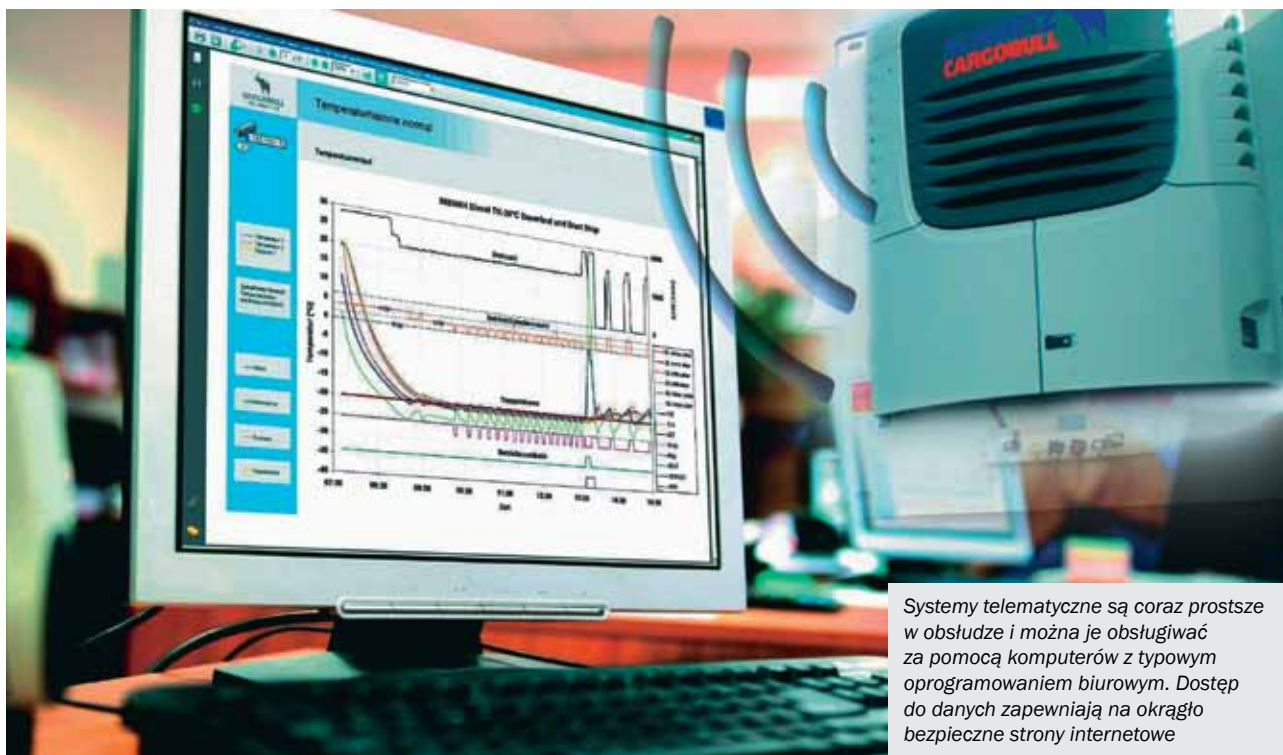
Dostawcy systemów lokalizacyjnych starają się tak rozwijać ich funkcje, aby powiększyć grupę ich odbiorców. Duże perspektywy rozwoju widać na rynku masowym – w sferze bezpieczeństwa osób, opieki zdrowotnej i w ubezpieczeniach. Wyzwaniem w tej sferze jest taka konstrukcja systemów, aby były jak najbardziej uniwersalne, dostępne dla najróżniejszych modeli sprzętu. ◀

**Adam Mitura**



Ważnym trendem w udoskonalaniu systemów jest szeroko rozumiana mobilność – umożliwienie jak najszerszego dostępu do funkcji systemowych poprzez urządzenia mobilne – smartfony i tablety

Fot. Scania



Systemy telematyczne są coraz prostsze w obsłudze i można je obsługiwać za pomocą komputerów z typowym oprogramowaniem biurowym. Dostęp do danych zapewniają na okrągło bezpieczne strony internetowe

## Praktycznie się zyskuje

Na rynku pojawia się coraz więcej systemów telematycznych. Oferują je nie tylko producenci pojazdów, ale również akcesoriów i części stanowiących ich wyposażenie. O wprowadzenie takiego systemu pokusiła się już nawet firma paliwowa.

**G**ra jest warta świeczki, ponieważ telematyka przynosi długofalowe korzyści zarówno użytkownikom, jak i jej dostawcom. Shell FuelSave Partner przypomina inne, podobne usługi, takie jak Dynafleet Volvo czy FleetBoard Mercedesa. Podaje np. aktualną pozycję pojazdu

określaną za pomocą GPS oraz umożliwia zdalne ściąganie danych z tachografu. Jego zaletą jest pełna integracja z kartami paliwowymi euroShell, co pozwala dokładnie kontrolować wydatki ponoszone na paliwo i łatwo wykryć jego niepokojące ubytki. Osoba zarządzająca flotą jest powiada-

miana, gdy dojdzie do raptownego spadku poziomu paliwa poniżej minimalnego, określonego uprzednio. Możliwe jest również porównywanie ilości paliwa zawartej w dokumentach zakupu z tą, jaka faktycznie trafiła do zbiornika.

System Shella koncentruje się na gospodarowaniu paliwem i zapobieganiu jego pokątnej sprzedaży. COLDtrans firmy Carrier umożliwia z kolei stałe monitorowanie warunków transportu ładunków wymagających przewozu w kontrolowanej temperaturze. Dostarcza informacji nie tylko o położeniu pojazdu i trybie pracy agregatu chłodniczego, ale również o każdorazowym otwarciu drzwi. Umożliwia zdalną zmianę nastawień agregatu i wszczyna alarm, gdy temperatura przekroczy wartość graniczną lub pojazd zjedzie z wyznaczonej trasy. Podobnych danych dostarcza system Schmitz Cargobull Telematics, który może współpracować z agregatami Carrier. Analogiczne informacje można uzyskać za pomocą Krone Telematics, który daje się łatwo integrować z „ciężarowymi” systemami FleetBoard i MAN Telematics.



Nowoczesne systemy telematyczne dostarczają dane za pośrednictwem bezpiecznych stron internetowych. Aplikacje na smartfony i tablety pozwalają korzystać z ich funkcji z dowolnego miejsca w dowolnym czasie

Naturalnie Thermo King ma własny konkurencyjny system.

Niezależnie od oferty wytwórców pojazdów i ich wyposażenia działają na rynku wyspecjalizowani dostawcy systemów telematycznych, tacy jak Qualcomm, Transics czy Trimble. Często stoją oni również za rozwiązaniami występującymi pod marką producenta ciężarówki, naczepy czy elementu będącego ich częścią.

### Własną miarą

System telematyczny można dobrać w pewnym zakresie do profilu działalności firmy lub jej największych bołączek. Rozwój tego typu usług w branży chłodniczej jest spowodowany rosnącymi wymaganiami odbiorców wobec jakości dostarczanych towarów. Wyjątkową rolę odgrywa tu przewóz leków, który uległ kolejnym obostrzeniom po opublikowaniu przez Komisję Europejską najnowszej wersji przewodnika „Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej”. Bieżący, drobiazgowy nadzór nad przewozem i rejestracja jego warunków pomaga przewoźnikowi utrzymać wymagane standardy. Daje mu również podstawę do skutecznej obrony jeśli odbiorca poskarży się na jakość dostarczonego towaru.

Troska o ładunek jest tylko jednym z powodów, dla których warto zainwesto-

### Troska o ładunek jest tylko jednym z powodów, dla których warto zainwestować w system telematyczny. Podstawowym pozostaje niezmiennie redukcja kosztów, przede wszystkim zużycia paliwa.

wać w system telematyczny. Podstawowym pozostaje niezmiennie redukcja kosztów, przede wszystkim zużycia paliwa. Każdy importer ciężarówek podnosi właśnie ten argument, zachwalając własny system.

Podstawą oferty systemów firmowanych przez producentów ciężarówek jest analiza zużycia paliwa przez poszczególne pojazdy i kierowców. Dane na ten temat są



Pokładowe urządzenia pozwalają komunikować się z kierowcą, a jemu samemu służą pomocą w drodze. Ich elementem jest nawigacja oraz aplikacje pozwalające szybko odnaleźć najbliższy, autoryzowany serwis

### System telematyczny można dobrać w pewnym zakresie do profilu działalności firmy lub jej największych bołączek.

– dobrze, żółty – przeciętnie, czerwony – uwaga! Te same kolory służą FleetBoardowi do określenia jak długo w trakcie jazdy silnik pracował w ekonomicznym zakresie obrotów.

jest niestety proponowana w najbogatszych (i najdroższych) pakietach. Typowym uzupełnieniem dla niej jest możliwość wyznaczenia obszaru, którego pojazd nie powinien opuszczać, a jeśli to uczyni – system zawiadomi użytkownika. Jest to tzw. *geofencing*.

Dane o pozycji pojazdu są nieocenione również wtedy, gdy kierowca zaalarmuje dyspozytora, że potrzebuje pomocy, np. gdy nagle zachoruje lub jest zagrożony napaścią. Rozbudowany system zmniejsza ryzyko kradzieży, ale należy pamiętać, że przestępcy również idą z postępem i także przystępują do działania „systemowo”, we współpracy z pracownikami magazynów i centrów dystrybucyjnych. Stąd nierzadkie wciąż rabunki „punktowe”, gdy ginie tylko

Wielu użytkowników zadowala się właśnie tymi, bazowymi danymi. Dzięki nim mogą wychwycić pojazdy i kierowców, którzy mają najwyższe wskazania zużycia paliwa. Jednak systemy są z reguły oferowane w pakietach o różnym stopniu zaawansowania.

Warte uwagi jest rozszerzenie usługi o możliwość dwustronnej komunikacji

### Decydując się na rozbudowany wariant systemu, należy sprawdzić w jakich krajach oferuje on komplet funkcji.

gromadzone w raportach, które często są sporządzane tak, że można łatwo zorientować się gdzie występują wartości uznane za normę, a gdzie zbyt wysokie. FMS Scanii porządkuje je wg kolorów: zielony

z kierowcą. Jednak tym, co przewoźników interesowało „od zawsze” i przygotowało grunt dla nowoczesnych systemów zarządzania flotą, czyli lokalizacja pojazdów w czasie rzeczywistym (popularny „GPS”),



Telematyka i komplet związanych z nią funkcji jest oferowana również użytkownikom autobusów



Pakiet „Ecolution by Scania” kompleksowo łączy prawidłowy w danej sytuacji dobór pojazdów, system telematyczny, szkolenia kierowców z indywidualnym wsparciem trenerskim oraz obsługę serwisową. Wszystko w celu obniżenia zużycia paliwa

## To, co przygotowało grunt dla nowoczesnych systemów zarządzania flotą, czyli lokalizacja pojazdów w czasie rzeczywistym, jest proponowane w najbogatszych (i najdroższych) pakietach.

najcenniejszy towar, precyzyjnie wyjęty dokładnie z miejsca, gdzie się znajdował, choćby nawet był to sam środek naczepy.

Decydując się na rozbudowany wariant systemu, należy sprawdzić w jakich krajach oferuje on komplet funkcji. Pojazdy poruszające się po terenie Unii Europejskiej na pewno będą pod jego pieczęcią cały czas. Jednak transmisja danych np. z Turcji, Ukrainy, Białorusi czy Rosji może nie być możliwa.

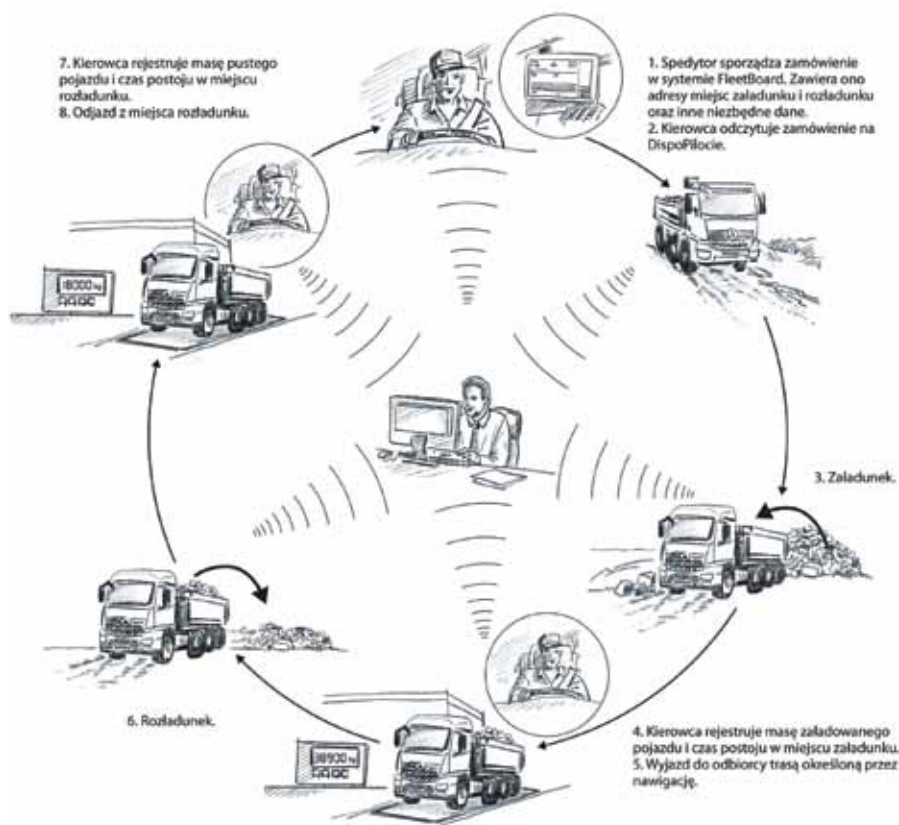
### Systematycznie i konsekwentnie

System ułatwia reagowanie w sytuacjach krańcowych, ale służy przede wszystkim do bieżącej kontroli, a w najbogatszych odmianach wspomaga zarządzanie taborem i kierowcami. Zbierając dane o pojeździe ułatwia planowanie przeglądów, a szcztując informacje z tachografu pozwala lepiej zarządzać czasem pracy kierowców. W efekcie samochody są lepiej wykorzystywane, a całe przedsiębiorstwo działa bardziej wydajnie.

Firmy potrzebują odmiennych rozwiązań na różnych etapach rozwoju. Systemy telematyczne ułatwiają uporządkowanie hierarchii spraw do załatwienia. Usprawniają również podejmowanie równoległych działań, które na różne sposoby podnoszą efektywność pracy przedsiębiorstwa.

Gros wysiłku właściciele firm transportowych poświęcają redukcji spalania. Od chwili wprowadzenia normy Euro 6 jest to silnie stymulowane przez producentów ciężarówek. Presja ma dwa wymiary: praktyczny, skierowany na zmniejszenie zużycia paliwa oraz normatywny, dążący do obniżenia emisji dwutlenku węgla, na co kładzie nacisk prawodawstwo unijne. Rzeczywisty walor ekologiczny zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> jest co najmniej dyskusyjny, lecz mniejsze spalanie przynosi wymierne korzyści, nie tylko dla kieszeni przewoźnika, ale także dla środowiska naturalnego i dobrostanu naszego i przyszłych pokoleń.

System telematyczny umożliwia podejmowanie kompleksowych wysiłków w tym zakresie. Wzorcową ofertę ma Scania, która wraz z systemem FMS proponuje szkolenia kierowców oraz tzw. *coaching*, czyli trening utrwalający umiejętność ekonomicznej jazdy. Polega on na stałej analizie stylu jazdy kierowcy i przeprowadzanych okresowo indywidualnych rozmowach z instruktorem Scanii. Rozwiązują one konkretne, zaistniałe problemy oraz służą pomocą w poprawie techniki jazdy. Brane są pod uwagę nie tylko wyniki zużycia paliwa, ale również wskazania systemu Scania Driver Support, który ocenia poszczególne



FleetBoard w odmianie przystosowanej do transportu budowlanego wykorzystuje przenośne, wielofunkcyjne urządzenie DispoPilot do nawigacji oraz rejestrowania i przesyłu danych o wielkości ładunku i czasie postoju na poszczególnych etapach pracy

elementy sposobu prowadzenia ciężarówki, takie jak np. jazda przewidująca czy sposób pokonywania wzniesień.

Analogiczne, pokładowe systemy „uczące” jazdy ekonomicznej poprzez wystawianie ocen i przekazywanie zaleceń znajdziemy we wszystkich, nowoczesnych, europejskich ciężarówkach. Jednak poprzez coaching najlepiej można wykorzystać ich wskazania.

Dużo mówi się również o „całkowitym koszcie użytkownika” pojazdu, na co zwraca uwagę np. Iveco, oferujące system telematyczny we współpracy z firmą Qualcomm. Paliwo to znaczna część wydatków, ale ważną pozycję zajmuje również obsługa i naprawy. Dlatego telematyka pomaga utrzymać pojazdy w dobrym stanie poprzez troskę o terminowe przeglądy czy choćby takie pozorne „drobiazgi” jak prawidłowe ciśnienie w ogumieniu. Sys-



System dostarcza danych, których wykorzystanie należy do osób zarządzających transportem. Nic nie zastąpi rozmów z kierowcami i motywowania ich do oszczędnej jazdy

### System ułatwia reagowanie w sytuacjach krańcowych, ale służy przede wszystkim do bieżącej kontroli, a w najbogatszych odmianach wspomaga zarządzanie taborem i kierowcami.

tem monitorowania ciśnienia w oponach (ang. *Tire Pressure Monitoring System* – TPMS) umożliwia ograniczenie strat „na styku” opony i drogi. Na tym parametrze koncentrują się producenci opon: Michelin i Pirelli, Continental, Goodyear czy Bridgestone, którzy proponują pakiety usług usprawniające zarządzanie ogumieniem. Zawierają one nie tylko kontrolę ciśnienia z myślą o niskich oporach toczenia i wydłużeniu żywotności ogumienia, ale również planowanie „życia” opony z uwzględnieniem bieżnikowania, a czasem również pogłębiania bieżnika.

Wszechstronną opiekę, obejmującą zarówno kierowców, jak i właściwy dobór pojazdu i jego wyposażenia do zadań oraz późniejszą troskę o stan techniczny ciężarówki, daje pakiet usług oferowanych pod szyldem „Ecolution by Scania”. W jego ramach kontrolowane są podczas przeglądów wszystkie elementy pojazdu wpływające na zużycie paliwa, ze sprawdzaniem ciśnienia

w ogumieniu, geometrii kół i położenia spojlerów włącznie oraz wspomniane już szkolenie kierowców z ekonomicznej jazdy i późniejsza indywidualna opieka trenera.

Większość systemów znakomicie działa w niejednorodnej flocie, choć niekiedy używanie pojazdów jednej marki, z któ-

tachografu, wówczas do identyfikacji kierowcy służy karta DriverCard FleetBoard wkładana do komputera pokładowego TiiRec FleetBoard. System ten dostępny jest również w odmianie dopasowanej do potrzeb przedsiębiorstw budowlanych.

Obecnie systemy telematyczne dają dostęp do danych poprzez bezpieczne strony internetowe. Aplikacje na smartfony i tablety pozwalają zasięgać informacji o własnych pojazdach w każdej niemal chwili, z dowolnego miejsca. Alarmy o nieprawidłowościach mogą dotrzeć do osób odpowiedzialnych za flotę niemal natychmiast.

Wybór określonego systemu lub uzupełniających się systemów nie zdejmuje

### Telematyka pomaga utrzymać pojazdy w dobrym stanie poprzez troskę o terminowe przeglądy czy choćby takie pozorne „drobiazgi” jak prawidłowe ciśnienie w ogumieniu.

Wszystkim danym system jest powiązany, pozwala na gromadzenie dokładniejszych danych o funkcjonowaniu samochodu. FleetBoard Mercedesa jest przystosowany również do samochodów dostawczych. Jeśli ze względu na tonaż nie mają one zamontowanego

odpowiedzialności z właściciela firmy czy menedżera zarządzającego taborem. Informacje uzyskane dzięki telematyce trzeba umieć wykorzystać, do czego przydaje się cierpliwość i konsekwencja. Konieczny jest kontakt z kierowcami oraz motywowanie ich do dbałości o sprzęt i niskie zużycie paliwa. Potępienie marnotrawstwa warto połączyć z nagradzaniem gospodarności. Tu otwiera się pole do działań, których żaden system telematyczny nie podpowie. ◀

### Większość systemów znakomicie działa w niejednorodnej flocie, choć niekiedy używanie pojazdów marki, z którą system jest powiązany, pozwala na gromadzenie dokładniejszych danych o funkcjonowaniu samochodu.

Michał Kij  
Fot. Daimler, Scania,  
Schmitz-Cargobull, Volvo

# Dawne kompetencje pod nową marką



Firma BCS Polska przez ponad 15 lat wspierała rozwój polskich i międzynarodowych przedsiębiorstw w oparciu o rozwiązania informatyczne dla nowoczesnej logistyki. Chcąc zacieśnić współpracę w ramach międzynarodowej Grupy IBCS, do której należała i szerzej realizować strategię wzrostu, pod koniec 2014 r. zmieniła nazwę na IBCS Poland.

**Z**miana nazwy jest konsekwencją umocnienia pozycji i rozwoju nie tylko na rynku lokalnym, ale również w regionie Centralnej i Wschodniej Europy, w ramach działań międzynarodowej Grupy IBCS oraz coraz większej integracji BCS Polska w ramach tej grupy jako dostawcy specjalizowanych technologii automatycznej identyfikacji towarów – twierdzi Łukasz Iwanczewski, wiceprezes zarządu IBCS Poland. – Kod kreskowy w kształcie tygrysa w naszym logo, nabrał nowoczesnej i wyrazistej stylistyki. Chcieliśmy podkreślić, że w dalszym ciągu wzmacniamy kluczowe kompetencje, dostosowując się do otoczenia i reagując na nowe wyzwania określone przez naszych klientów – dodaje.

Realizując strategię wzrostu pod nową marką, nowosądecka spółka wzmocniła pozycję Grupy IBCS jako jednego z największych ośrodków kompetencyjnych w obszarze logistyki i informatycznych rozwiązań mobilnych na terenie Centralnej i Wschodniej Europy. Rosnące jej znaczenie w regionie potwierdzają również wyniki finansowe, które wzrosły w 2014 r. o 7%, osiągając poziom 31,5 mln euro.

## Jeszcze więcej i lepiej

BCS Polska specjalizowała się w usługach doradczych i integracji rozwiązań informatycznych zapewniających przedsiębiorstwom pełną mobilność procesów

**BCS Polska specjalizowała się w usługach doradczych i integracji rozwiązań informatycznych zapewniających przedsiębiorstwom pełną mobilność procesów logistycznych, magazynowych oraz sprzedaży.**

## IBCS Poland

Realizuje projekty informatyczne zapewniające poprawę skuteczności procesów logistycznych, magazynowych i sprzedaży. Pracownicy firmy tworzą (jeden z największych w Polsce) ośrodek kompetencyjny w obszarze logistyki i informatycznych rozwiązań mobilnych, oferujący najwyższy poziom doradztwa w zakresie:

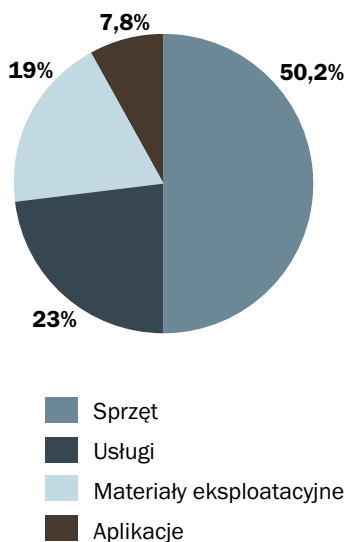
- ▶ oprogramowania do zarządzania magazynami (systemy WMS i systemy głosowe do zarządzania procesami magazynowymi);
- ▶ systemów monitorowania procesów i przepływu towarów na liniach produkcyjnych;
- ▶ rozwiązań do zarządzania procesami zachodzącymi na hali sprzedaży w sieciach handlowych – detalicznych i hurtowych;
- ▶ systemów informatycznych do wspierania pracy w terenie przedstawicieli handlowych, serwisantów lub zespołów remontowych, a także pracowników mobilnych firm i instytucji z różnych sektorów rynkowych;
- ▶ instalacji bezprzewodowych sieci WLAN;
- ▶ wykorzystania technologii RFID do monitorowania procesów logistycznych i parametrów pracy urządzeń;
- ▶ znakowania magazynów i hal produkcyjnych, towarów, opakowań zbiorczych, podzespołów, etc.



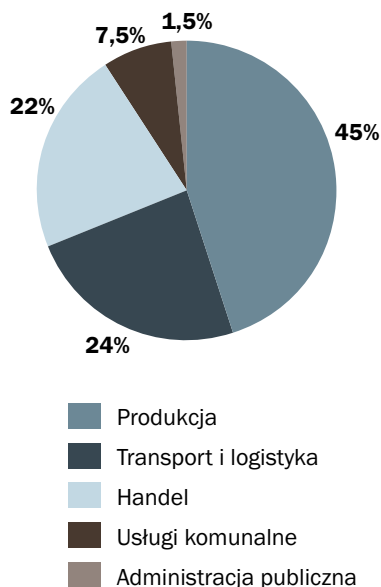
Podstawową działalnością przedsiębiorstw wchodzących w skład grupy IBCS jest integracja logistycznych systemów IT i wdrożenia dedykowanych rozwiązań wykorzystujących automatyczną identyfikację danych, RFID, bezprzewodową transmisję danych oraz trwałe znakowanie towarów i podzespołów

logistycznych, magazynowych oraz sprzedaży. Przez lata budowała kompetencje w obszarze systemów automatycznej identyfikacji towarów i rozwiązań mobilnych usprawniających procesy logistyczne. W ciągu 15 lat dokonała ponad 1000 udanych wdrożeń. Pod koniec 2014 r. tworzyła silne centrum kompetencyjne łączące wiedzę i praktyki międzynarodowe z doświadczeniem konsultantów realizują-

**Struktura przychodów w IBCS Poland w podziale na kategorie produktowe**



**Struktura przychodów w IBCS Poland w podziale na sektory**



cych projekty w Polsce i za granicą. Zespół firmy składał się z ponad 50 specjalistów zatrudnionych w centrali w Nowym Sączu i w oddziale w Warszawie. Kompetencje pracowników potwierdzone były przez liczne certyfikaty, cykliczne szkolenia prowadzone przez partnerów firmy oraz wymianę wiedzy i doświadczeń w ramach IBCS Group. Firma współpracowała z wiodącymi ośrodkami naukowymi i edukacyjnymi, wspierając je w kształceniu pracowników działów logistyki w przedsiębiorstwach.

Polska spółka w 2014 r. odpowiadała za ponad 26% przychodów całej grupy, osiągając przychody na poziomie 8,3 mln euro. W 50% na przychody spółki składała się sprzedaż urządzeń do identyfikacji towarów wieloletnich i sprawdzonych partnerów technologicznych będących liderami w zakresie technologii automatycznej identyfikacji danych, takich jak Zebra Technologies, Motorola Solutions (obecnie Zebra Technologies), Datalogic, Honeywell/Vocollect Solutions, Sato, Cisco, High Jump (Accellos) i innych. Współpracując z nimi tworzyła, a teraz pod marką IBCS tworzy skuteczne rozwiązania spełniające indywidualne potrzeby przedsiębiorstw. Rosnącą część przychodów stanowią usługi doradcze, które odpowiadają za 23% obrotów firmy.

– Klienci posiadający oddziały zlokalizowane w różnych krajach Europy, a nawet świata, potrzebują dostawcy roz-

wiązań IT oferującego kompleksowe rozwiązania i usługi doradcze. BCS Polska od wielu lat budowała kompetencje w obszarze systemów automatycznej identyfikacji towarów i rozwiązań mobilnych usprawniających procesy logistyczne. Obecnie pod marką IBCS Poland tworzymy silne centrum kompetencyjne łączące wiedzę

i praktyki międzynarodowe z doświadczeniem konsultantów realizujących projekty w Polsce i za granicą – przekonuje Łukasz Iwanczewski.

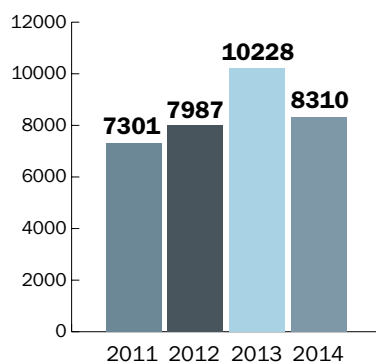
### W ramach jednej grupy

Przedsiębiorstwa wchodzące w skład międzynarodowej Grupy IBCS stanowią jednolitą strukturę firm, których podstawową działalnością jest integracja logistycznych systemów IT i wdrożenia dedykowanych rozwiązań wykorzystujących automatyczną identyfikację danych, RFID, bezprzewodową transmisję danych oraz trwałe znakowanie towarów i podzespołów. Podstawowa oferta IBCS Group zawiera rozwiązania informatyczne dla logistyki. Należą do nich m.in. systemy magazynowe WMS, systemy monitorowania procesów i przepływu towarów na liniach produkcyjnych, rozwiązania do zarządzania procesami zachodzącymi na hali sprzedaży w sieciach handlowych, czy aplikacje mobilne dla pracowników terenowych. Obecnie grupę tworzy zespół ponad 170 pracowników działających na rynku polskim, czeskim, słowackim, węgierskim i bułgarskim.

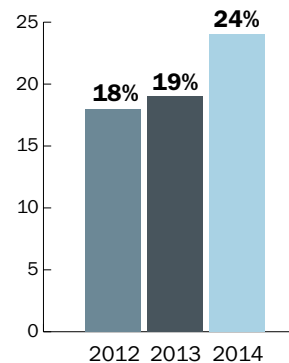
Dzięki międzynarodowej współpracy IBCS Poland korzysta ze sprawdzonych rozwiązań informatycznych zapewniając swoim klientom nowe możliwości podnoszenia efektywności działania. Połączenie doświadczeń lokalnych z wiedzą o najlepszych praktykach światowych,

### IBCS Poland tworzy silne centrum kompetencyjne łączące wiedzę i praktyki międzynarodowe z doświadczeniem konsultantów realizujących projekty w Polsce i za granicą.

**Przychody IBCS Poland w tys. euro**



**Przychody z usług (jako % przychodów ogólnych)**





Umiejętne połączenie doświadczeń lokalnych z wiedzą o najlepszych praktykach światowych, pozwala z jednej strony wspierać ponadregionalne spółki planujące rozwój w Polsce, a z drugiej pomagać rodzimym firmom w ekspansji na nowych rynkach geograficznych

pozwała z jednej strony wspierać ponadregionalne spółki planujące rozwój w Polsce, a z drugiej pomagać rodzimym firmom w ekspansji na nowych rynkach geograficznych.

– Zależy nam na dalszym wzmocnieniu pozycji w regionie, jako dostawcy specjalizowanych technologii automatycznej identyfikacji towarów. Dzięki temu będziemy mogli skutecznie konkurować z międzynarodowymi firmami – podkreśla Łukasz Iwanczewski.

Rozwiązania IBCS Poland wspierają procesy logistyczne w spółkach z sektora produkcyjnego (45% przychodów), transportu i logistyki (24%) oraz handlu (22%). Wśród spółek znajdują się takie firmy jak Auchan Polska, Binder International, Black

portu i handlu firma rozwija się na rynku usług komunalnych, administracji publicznej oraz służb mundurowych. Dzięki współpracy z niemiecką spółką TTE, IBCS Poland oferuje profesjonalne systemy ewidencji materiałów wybuchowych.

### Dzięki międzynarodowej współpracy IBCS Poland korzysta ze sprawdzonych rozwiązań informatycznych zapewniając swoim klientom nowe możliwości podnoszenia efektywności działania.

Red White, CNH Polska, DB Schenker, Dekorglass, Colgate Palmolive, Delphi Automotive Systems Polska, DHL Express, DPD, Farmacol, Faurecia Grupa Muszkietierów (Intermarche,

– Dziś systemy identyfikacji nie odnoszą się wyłącznie do jednostek magazynowych i partii na produkcji. Systemy kodów kreskowych możemy z powodzeniem zastosować także w placówkach służby zdrowia, czy

### Systemy kodów kreskowych możemy z powodzeniem zastosować także w placówkach służby zdrowia, czy w hotelach i ośrodkach rekreacyjnych pozwalając na efektywny i bezpieczny sposób identyfikacji osób.

Bricomarche), Hellmann Worldwide Logistics, Leroy Merlin Polska, Michelin Polska – STOMIL Olsztyn, Oriflame, Sokołów, UPS Polska, Raben, FM Polska, PKS Multispedytor, Unilever Polska, VALEO, PKP INTERCITY i wiele innych.

Łącząc systemy magazynowe klasy WMS z aplikacjami mobilnymi, IBCS Poland stworzył spójny pakiet rozwiązań wspierających nowoczesną logistykę w firmach różnej wielkości i wielu branż. Obok dominującego sektora produkcji, trans-

w hotelach i ośrodkach rekreacyjnych pozwalając na efektywny i bezpieczny sposób identyfikacji osób – mówi Łukasz Iwanczewski.

– Ze względu na rosnące oczekiwania klientów związane ze zdalnym dostępem do aplikacji, spółka rozwinęła ofertę oprogramowania w modelu usługowym SaaS, zapewniając najwyższy poziom bezpieczeństwa. Wśród aplikacji dostępnych na zasadach wynajmu oprogramowania znajdują się aplikacje mobilne i magazynowe. ◀

Opr. Elżbieta Haber

## LINK4 pomaga zmniejszać szkodowość floty Getin Noble Bank

LINK4 ubezpiecza blisko 800 samochodów w pełnym zakresie OC i AC. Jednym z głównych celów współpracy pomiędzy obiema firmami – Getin Noble Bank i LINK4 – jest obniżenie liczby oraz wartości szkód dzięki zastosowaniu narzędzi z zakresu zarządzania ryzykiem ubezpieczeniowym.

– LINK4 silnie wspiera nas w modyfikacji naszej polityki flotowej oraz optymalizacji kosztów napraw. Widać już pierwsze efekty wspólnych działań – powiedział

Adam Król, kierownik Zespołu Zarządzania Flotą Samochodową w Getin Noble Bank.

W ramach zarządzania ryzykiem, LINK4 raz w miesiącu przygotowuje raporty dotyczące szkodowości. Szkody analizowane są ze względu na ich liczbę spowodowaną przez jednego kierowcę, pojazd, wartość wypłaconego odszkodowania, a także przyczynę i rodzaj szkody.

– Wiedza z raportów pozwoliła zastosować kilka prostych rozwiązań, które w krót-

kim czasie zmniejszyły szkodowość, co ma wpływ na przyszłe koszty ubezpieczenia oraz na bezpieczeństwo na drodze – stwierdził Konrad Owsiniński, dyrektor Pionu Ubezpieczeń Biznesowych w LINK4.

LINK4 w ramach funduszu prewencyjnego zaoferuje Getin Noble Bank kolejne rozwiązania poprawiające szkodowość. Firma chce być liderem rynku flotowego w zakresie zarządzania ryzykiem ubezpieczeniowym. ◀

MM

Główną zaletą rozwiązania UPS My Choice jest możliwość dopasowania godziny i miejsca dostawy do indywidualnego kalendarza odbiorcy – przesyłka może być dostarczona w dowolnie wybrane miejsce, w bezpieczny sposób i o dowolnie wybranej porze



## Indywidualne rozwiązania dla branży e-commerce

Klienci z rynku e-commerce stanowią coraz większą grupę osób korzystających z usług firm kurierskich. Nie należy więc się dziwić, że te zabiegają o nich dedykując im rozwiązania ułatwiające zakupy w e-sklepach. UPS na ten rynek skierowało dwie oferty, które w zeszłym miesiącu pojawiły się także w Polsce – UPS My Choice i UPS Access Point.

W wejście na rynek europejski – wdzięczają one badaniu UPS Pulse of the Online Shopper™, które w zeszłym roku firma przeprowadziła wśród Europejczyków kupujących w internecie. Wynika z nich, że aż 55% europejskich konsumentów oczekuje dużej elastyczności w zakresie wyboru daty dostawy, gdyż nie chcą być związani z tym co proponuje im firma kurierska. Aż 44% odpowiedziało, że chciałoby przekierować swoją przesyłkę z jakiegoś powodu w inne

również w Polsce. Usługi te ułatwiają detalistom i konsumentom w zarządzaniu dostawami paczek do domów.

### UPS My Choice

To bezpłatny serwis dostępny na stronie UPS My Choice, skierowany do odbiorcy przesyłki. Przed skorzystaniem z niego musi on założyć konto podając najpierw swoje dane identyfikacyjne. W odpowiedzi otrzyma hasło umożliwiające wejście

na w dowolnie wybrane miejsce (nawet do innego miasta), w bezpieczny sposób i o dowolnie wybranej porze, pod warunkiem, że jest to fizycznie wykonalne. W aplikacji znajduje się kalendarz, który pokazuje od razu po nadaniu przesyłki, gdzie i jakie są przewidywane terminy dostawy. Pełne informacje o przesyłce, w tym o cztero-godzinnych oknie czasowym, w którym ma trafić w określone miejsce, przesyłane są e-mailem lub sms-em, w zależności od preferencji odbiorcy. Czas i miejsce dostawy można zmienić nawet w ostatniej chwili, dopóki kurier nie zapuka do drzwi. Można także poprosić o przetrzymanie paczki lub przekierować ją do lokalizacji UPS Access Point. Ponadto, w ramach UPS My Choice konsumenci mogą uaktywnić tzw. ustawienia wakacyjne, dzięki czemu paczka zostanie przetrzymana i dostarczona wtedy, kiedy wrócą do domu.

Te wprowadzone przez UPS udogodnienia umożliwiają pełną kontrolę nad odbiorem przesyłki, co jest podstawową zaletą rozwiązania. I chociaż to finalny

**Wprowadzone przez UPS udogodnienia umożliwiają pełną kontrolę nad odbiorem przesyłki, co jest podstawową zaletą rozwiązania.**

miejsce, niż podane na zamówieniu, a 34% powiedziało, że wygodniej byłoby odebrać przesyłkę w innym miejscu niż dom. Na te wyzwania odpowiadają dwa rozwiązania UPS, które dostępne są na coraz większej liczbie rynków w Europie, a od niedawna

na platformę, na której dostępne jest ustawienie dotyczące preferencji otrzymywania paczek. Główną zaletą rozwiązania jest możliwość dopasowania godziny i miejsca dostawy do indywidualnego kalendarza odbiorcy – przesyłka może być dostarczo-

odbiorca jest jego głównym beneficjentem, bo tylko on ma kontrolę nad przesyłkami i możliwość śledzenia online ich drogi, korzyści odnoszą wszystkie strony uczestniczące w handlu internetowym. Dla nadawcy jest to skrócony czas dostawy, większe bezpieczeństwo ze względu na możliwość monitorowania przesyłki przez odbiorcę i mniejsza liczba telefonów.

może odebrać paczkę w tym samym dniu lub – jeśli nie będzie mógł tego zrobić od razu – w ciągu 10 dni kalendarzowych od czasu dostawy, w czasie otwarcia placówek. Aby uzyskać adres lokalizacji, konsument może wejść na stronę internetową [www.ups.com](http://www.ups.com). Usługa ta, może zostać połączona z UPS My Choice, gdzie klient może również wybrać dostawę bezpośrednio do

### Dzięki UPS Access Pointom internetowe zakupy klienci mogą odebrać w dowolnym czasie, w wybranej przez siebie lokalizacji, nie koniecznie w pobliżu domu.

UPS My Choice już od jakiegoś czasu dostępna jest na rynku amerykańskim, jednak usługa ta dopiero w październiku weszła do Europy. W Stanach Zjednoczonych obecnie wybiera ją ponad 10 mln konsumentów. Polacy mogą skorzystać z tej darmowej usługi, rejestrując się pod adresem [www.ups.com/mychoice](http://www.ups.com/mychoice).

Usługa UPS My Choice jest też dostępna w 15 krajach poza Stanami Zjednoczonymi – w Austrii, Belgii, Kanadzie, Danii, Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Meksyku, Holandii, Polsce, Portoryko, Hiszpanii, Szwecji i Szwajcarii. – Usługa szybko się rozwija i cieszy wielką popularnością wśród klientów – co minutę na stronie rejestruje się 10 nowych użytkowników. Nasze aplikacje mobilne pozwalają konsumentom korzystać z UPS My Choice również na smartfonach i oferują kilka rozwiązań dostawczych, które uwzględniają ich potrzeby – wyjaśnia Alan Gershenhorn, wiceprezydent i dyrektor handlowy UPS.

#### UPS Access Point

Inne rozwiązanie, wprowadzane aktualnie w Polsce, o nazwie UPS Access Point, dotyczy alternatywnych miejsc dostawy paczek. Polega ono na tym, że punkty odbioru przesyłek zlokalizowane są w małych sklepach (także spożywczych), na stacjach biznesowych i w salonikach prasowych, których godziny otwarcia odpowiadają na potrzeby konsumentów nie mających możliwości obioru paczki w tradycyjny sposób. Dzięki UPS Access Pointom internetowe zakupy mogą odebrać w dowolnym czasie, w wybranej przez siebie lokalizacji, nie koniecznie w pobliżu domu. Również, jeśli konsument przebywa poza domem w momencie dostawy, jego paczka może zostać przekierowana do lokalizacji UPS Access Point, skąd będzie mógł ją odebrać w dogodnym terminie. Awizo pozostawione przez kuriera UPS poinformuje go, że

lokalizacji UPS Access Point albo przekierować paczkę, kiedy ta jest już w drodze. Ponadto, konsumenci mogą także zostawić w punktach UPS Access Point zaadresowane (z etykietą wysyłkową) i przedpłacone przesyłki oraz zwroty.

UPS, zgodnie z wyznaczonymi standardami, nadal dokonuje wyboru takich punktów. Obecnie sieć Access Point liczy 12,5 tys. punktów w Belgii, Luksemburgu, Francji, Niemczech, Holandii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii., do których w tym roku dołączyły Włochy i Polska, a w Stanach Zjednoczonych Chicago i Nowy Jork. Lokalizacje UPS Access Point od października są również dostępne w Kanadzie i Meksyku. Dalsza rozbudowa usługi w Europie

### Usługa UPS Access Point może zostać połączona z UPS My Choice, gdzie klient może również wybrać dostawę bezpośrednio do lokalizacji UPS Access Point albo przekierować paczkę, kiedy ta jest już w drodze.

o obu Amerykach planowana jest na rok 2015. UPS oczekuje, że do jego końca liczba lokalizacji zwiększy się do 20 tysięcy na kluczowych rynkach Europy i obu Ameryk.

W Polsce na razie funkcjonuje 30 UPS Access Pointów i to tylko w Warszawie. Natomiast podpisano już umowę z 200 lokalizacjami znajdującymi się w miastach rozmieszczonych w całym kraju. Planując je brano pod uwagę gęstość zaludnienia i dochód na głowę jednego mieszkańca oraz to, aby klient chcący odebrać przesyłkę nie musiał po nią jechać dalej niż 5-8 km. Jeśli chodzi o cenę przesyłek wysyłanych do UPS Access Pointów to aktualnie przeprowadzana jest szczegółowa analiza i kalkulacja, z których wynika, że cena takich przesyłek może być niższa niż standardowych.



Czas i miejsce dostawy można zmienić nawet w ostatniej chwili, dopóki kurier nie zapuka do drzwi. Można także poprosić o przetrzymanie paczki lub przekierować ją do lokalizacji UPS Access Point

– Naszym celem jest dostarczanie wszystkich paczek tam, gdzie życzą sobie konsumenci, w wybranym przez nich terminie. Usługa UPS My Choice i sieć UPS Access

Point oferują konsumentom nowy, bezprecedensowy poziom widoczności, komunikacji, dostosowywania i kontroli dostaw. Usługi te zapewniają również sklepom internetowym na całym świecie możliwość lepszej obsługi dla zabieganych klientów – stwierdził Alan Gershenhorn.

Aby spełnić potrzeby rosnącego handlu transgranicznego, sprzedawcy internetowi z ponad 30 europejskich rynków będą mogli wysyłać zamówienia online bezpośrednio do lokalizacji UPS Access Point we Francji, Niemczech, Włoszech, Holandii, Polsce, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii, a także w Kanadzie i Meksyku jako alternatywę dla dostaw do domu, co zwiększy gamę opcji oferowanych klientom. ◀

Elżbieta Haber



Obecnie podróż z Wrocławia do Łodzi trwa jedynie ok. 2 godz. Przejazd jest bezkolizyjny i pozbawiony ewentualnych postojów. Przed oddaniem nowej drogi podróż przebiegała przez wiele miejscowości, skrzyżowań z innymi drogami i trwała do 5 godz.

## Przede wszystkim drogi ekspresowe

Rok 2014 był specyficznym rokiem jeśli chodzi o inwestycje drogowe – z jednej strony kończono te zaplanowane i rozpoczęte podczas trwania starej perspektywy finansowej 2007-2013, a z drugiej był to początek nowej perspektywy 2014-2020, co wiąże się z rozpoczęciem prac – przede wszystkim przetargów – nad nowymi projektami dofinansowanymi z UE.

Zadanie przed GDDKiA jest spore, gdyż projekt „Programu budowy dróg krajowych na lata 2014-2020”, przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zakłada wybudowanie 2227,9 km nowych dróg krajowych: 71,5 km autostrad, 1790,3 km dróg eks-

### Ze starej perspektywy

Na zakończenie budowy dróg w ramach starej perspektywy mamy jeszcze rok i sporo pracy, choć w jej ramach w 2014 r. zostało oddanych 327,8 km nowych dróg. Obecnie w realizacji jest 495,6 km (wszystko

realizacji przed 2020 r.). Tu wpisane są inwestycje warte 72,7 mld zł, jednak w exposé premier Ewa Kopacz obiecała budowę dróg o wartości ponad 20 mld zł większej. Czas pokaże jakie pieniądze zostaną przeznaczone na ich budowę.

Z końcem 2014 r. w Polsce mieliśmy już 1553,2 km autostrad i 1472,5 km dróg ekspresowych. Po oddaniu 29 listopada ponad 30-kilometrowego odc. drogi ekspresowej S8 Sieradz – Łask, przekroczyliśmy 3000 km dróg szybkiego ruchu (3020,4 km). 19 grudnia, oddaliśmy natomiast do ruchu ostatni, 5,3 km fragment zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu drogi ekspresowej S11.

Od wejścia Polski do UE w 2004 r. nastąpiło ponad 3,5-krotne wydłużenie sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ramach budżetu 2007–2013 na rozwój polskiej infrastruktury drogowej dostaliśmy zastrzyk

### Jeśli zaprezentowane w programie inwestycje zostaną zrealizowane, gęstość dróg ekspresowych zwiększy się z 4,1 km do 10 km na tysiąc kilometrów kwadratowych.

presowych oraz 35 obwodnic o łącznej długości 366,1 km, w tym 84,4 km na parametrach drogi ekspresowej. Nacisk zostanie położony właśnie na budowę dróg ekspresowych, które mają połączyć wszystkie miasta wojewódzkie z Warszawą i siecią dróg szybkiego ruchu, dzięki czemu cała sieć będzie bardziej spójna. Jeśli zaprezentowane w programie inwestycje zostaną zrealizowane, gęstość dróg ekspresowych za kilka lat zwiększy się z 4,1 km do 10 km na tysiąc kilometrów kwadratowych.

są to odcinki, na które zostały podpisane umowy). W ramach nowo realizowanych inwestycji drogowych na etapie postępowań przetargowych jest 935,4 km. Na razie GDDKiA ogłasza przetargi na podstawie obowiązującego programu 2011–2015 (do

### Z końcem 2014 r. w Polsce mieliśmy już 1553,2 km autostrad i 1472,5 km dróg ekspresowych.

funduszy wart 10 mld euro. W sumie, w ciągu ostatniej dekady GDDKiA wydała na inwestycje drogowe około 34 mld euro. Za tą kwotę przybyło w kraju ok. 2000 km autostrad i dróg ekspresowych, a razem z nowymi drogami krajowymi osiągnęliśmy przyrost ok. 3400 km. Dzięki wejściu Polski do Unii Europejskiej udało się zrefundować kwotę około 45 mld zł, czyli ponad 10 mld euro.

Mimo takich rezultatów nadal, wbrew uzgodnieniom zawartym przed naszą akcesją do UE, sieć głównych dróg w Polsce nie jest dostosowana do ruchu ciężarówek o nacisku 11,5 ton na oś. Jednocześnie udział samochodów w przewozie ludzi i towarów w Polsce przekracza 80% i jest wyższy od unijnych średnich. Nowy plan rządu ma doprowadzić do zmniejszenia tych opóźnień w rozwoju polskich dróg w stosunku do innych państw Unii.

### Będzie trudniej

Sprawą priorytetową dla Komisji Europejskiej w perspektywie budżetowej na lata 2014–2020 jest transport szynowy, dlatego też zależy jej, aby na drogi Polska wyda-

drogi międzynarodowe, które będziemy budować w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, muszą się wpisywać w TEN-T (Trans European Transport Networks). Kolejną zmianą w nowej per-

do Krakowa, razem z odcinkiem od stołecznego Lotniska Chopina przez Tarczyn do Grójca, gdzie będzie pełnił on funkcję nowej wylotówki na Kraków. Informacje te zostały potwierdzone w ostatniej chwili.

## Nadal, wbrew uzgodnieniom zawartym przed naszą akcesją do UE, sieć głównych dróg w Polsce nie jest dostosowana do ruchu ciężarówek o nacisku 11,5 ton na oś.

spektywie jest to, że nawet lokalne inwestycje infrastrukturalne będą musiały mieć uzasadnienie gospodarcze, co oznacza, że należy udowodnić, że służą one rozwojowi gospodarstwu kraju.

W nowej perspektywie trudniejszy jest też sposób rozliczania projektów. Rozliczać się trzeba będzie co roku, co oznacza, że zejście wykonawcy z budowy wpłynie na korzystanie ze środków unijnych. W perspektywie budżetowej 2007–2013 na rozliczenie było dziewięć lat (do końca 2015 r.) i w zastępstwie niezrealizowanego projektu można było wpisać na listę inny możliwy do realizacji przed końcem budżetu. Nato-

Do standardu trasy ekspresowej ma zostać doprowadzona S7 z Gdańska do Płońska, co oznacza m.in. budowę obwodnicy Mławy, jednak na liście podstawowej nie ma odcinka z Warszawy do Płońska – wraz z obiecywaną wylotówką przez Łomianki. W nowej perspektywie do programu wpisano natomiast odcinek zakopianki Lubień – Rabka. Dokończona zostanie południowa obwodnica Warszawy S2 (za ok. 6,7 mld zł z powodu budowy tunelu pod Ursynowem) i być może wschodnia, która domknęłaby ring.

### Na liście podstawowej lub rezerwowej

Do inwestycji priorytetowych należy także budowa trasy S6 – do 2023 r. powstanie nie tylko odcinek S6 ze Szczecina do Koszalina (trwają przetargi), ale i do Gdańska. Łącznie da to 329 km bezkolizyjnej trasy za ponad 11 mld zł. Do tego czasu mamy pojechać bez stawiania na światłach S8 z Wrocławia – przez Łódź i Warszawę – do Białegostoku oraz S17 od Warszawy do Lublina. Powinniśmy też dotrzeć Trasą Via Baltica z Ostrowi Mazowieckiej na Litwę (ponad 192 km). Na budowę tej drogi, prowadzącej w stronę Litwy, Łotwy i Estonii, naciskała Bruksela. Natomiast rządowe plany przewidują, że powstanie S19 z Lublina do Rzeszowa.

Jeśli chodzi o autostrady to pewna jest budowa niespełna 15 km trasy A2 od węzła z wylotówką na Lublin do Mińska Mazowieckiego. Resort infrastruktury zdecydował, że wycofa się z planów budowy tej drogi w standardzie ekspresówki, co co prawda pozwoliłoby zejść z kosztów o 10 – 30%, ale mogłoby spowodować problemy prawne. Odcinki A2 do Siedlec i granicy z Białorusią znajdują się na liście rezerwowej wśród 12 inwestycji o wartości ponad 35 mld zł, które mają być finansowane z przewidywanych na podstawie dotychczasowych doświadczeń oszczędności w przetargach.

Wśród pewników MIR zakłada budowę autostrady A1 z Pyrzowic do końca

## Sprawą priorytetową dla Komisji Europejskiej w perspektywie budżetowej na lata 2014–2020 jest transport szynowy, dlatego też zależy jej, aby na drogi Polska wydała jedynie 40% przyznanych pieniędzy.

ła jedynie 40% przyznanych pieniędzy. Reszta ma być przeznaczona na transport szynowy. Negocjacje Polski z Komisją nadal jednak trwają i być może, że podział skończy się na poziomie 50:50. Co więcej,

miast przesuwanie środków przy rocznych rozliczeniach będzie bardzo trudne.

Wiadomo też, że priorytetową inwestycją drogową będzie modernizacja krajowej „siódemki”, i to na odcinku d Gdańska



Jesienią 2014 r. ukończono budowę obwodnicy Leżajska



Skrócił się czas podróży ze stolicy Małopolski do stolicy Podkarpacia. Przy średniej prędkości 120 km/g drogę tę można pokonać w półtorej godziny. Obecnie cała autostrada A4, z której korzystają kierowcy, to 611,8 km

obwodnicy Częstochowy (jest już na etapie przetargu). Wtedy A1 będzie miała łącznie pół tysiąca kilometrów długości, niestety będzie w niej wyrwa. Wciąż nie wiadomo, co z A1 z Częstochowy do Piotrkowa, czyli z przebudową gierkówki. Znalazła się ona dopiero na liście rezerwowej, która ma być uruchomiana w miarę oszczędności w przetargach. Na tej liście jest też autostrada A1 od końca obwodnicy Częstochowy w stronę Piotrkowa Trybunalskiego oraz 13 obwodnic miast. Droga S3 wychodząca ze Szczecina zostanie wybudowana tylko do Bolkowa, a nie do granicy z Czechami, jak planowano. Nie będzie fragmentu S19 Białystok – Lublin, czyli północnego odcinka drogi Via Carpatia, na którą liczyła ściana wschodnia.

Wśród 35 planowanych obwodnic znalazło się 14 inwestycji wymienionych w obowiązującym wciąż programie na lata 2011–2015. Są tu: obwodnica Olsztyna, której budowę opóźniają zmiany projektowe, obwodnica Brodnicy, Inowrocławia, Wielunia, Bełchatowa, Jarocina, Ostrowa Wielkopolskiego, Góry Kalwarii, Kłodzka, Nysy, Kościerzyny, Sanoka, Szczecinka i Wąlcza. Nowością jest 21 kolejnych obwodnic. W województwie zachodniopomorskim resort wytypował do realizacji trasę obwodową Brzozowa na S3 oraz drugą jezdnię obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniowa na S10. Oddział kielecki GDDKiA ma zbudować obwodnicę Morawicy (i Woli Morawickiej), a także Ostrowca Świętokrzyskiego i Opatowa. Na Mazowszu powstanie obwodnica Kołbieli i Iłży wzdłuż S11 na Pomorzu – trasy omijające Ujście i Kępno. Na Śląsku planowana

jest obwodnica Poręby i Zawiercia, w Małopolsce – Zatora, Zabierzowa, Dąbrowy Tarnowskiej, Nowego Sącza i Chełmca, a w rejonie rzeszowskim Stalowej Woli i Niszej. Wzdłuż S17 powstanie trasa obwodowa Tomaszowa Lubelskiego. Opolskie wywalczyło obwodnice Kędzierzyna-Koźła i Myśliny. Wrocław dostanie trasy wyprowadzającą ruch z Bolkowa. Oddział olsztyński GDDKiA ma wybudować trasę obwodową Nowego Miasta Lubawskie-

## W nowej perspektywie trudniejszy jest sposób rozliczania projektów. Rozliczać się trzeba będzie co roku, co oznacza, że zejście wykonawcy z budowy wpłynie na korzystanie ze środków unijnych.

go. Na liście rezerwowej znalazły się obwodnice Chełma, Głogowa, Tarnowskich Gór, Bartoszyc, Kostrzyna nad Odrą oraz zachodnia obwodnica Łodzi. Są tu także trasy omijające Skawinę, Inowrocław, Łańcut, Praszki, Starogard Gdański i Ostrołękę oraz – to jedna obwodnica – Sępólno Krajeńskie i Kamień Krajeński. Te drogi rezerwowe warte są ok. 5 mld zł.

### Pod większym nadzorem

Z problemów związanych z płynnością firm budowlanych i ich podwykonawców, co często w poprzedniej perspektywie skutkowało przerwaniem budowy, wyciągnięto wnioski. Wg generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Ewy Tomali-

-Boruckiej, w aktualnie zawieranych umowach jest wiele instrumentów dla usprawnienia realizacji inwestycji, zwłaszcza co do właściwego sprawdzania postępu robót oraz utrzymania płynności finansowej wykonawców.

Dla łatwiejszej komunikacji na linii inwestor-projektant-wykonawca-nadzór GDDKiA opracowała w latach 2013-14, przy wsparciu branży, nowe dokumenty i wprowadziła w umowach nowe zapisy, jak specyfikacje techniczne, przystające do obecnych realiów technicznych. W aktualnie zawieranych z GDDKiA umowach ma zastosowanie szereg instrumentów służących usprawnieniu realizacji inwestycji. Wspierają one płynną realizację zadań, w szczególności w zakresie właściwego monitorowania postępu prac i robót, jak również utrzymania płynności finansowej podmiotów realizujących kontrakty, m. in.: instrumenty finansowe; możliwość występowania przez wykonawcę o płatność (wystawianie przejściowych świadectw płatności) częściej niż raz w miesiącu; stosowanie waloryzacji cen jednostkowych od pierwszego miesiąca realizacji robót; możliwość waloryzacji płatności również w aneksowanym terminie realizacji umowy (tzw. przedłużonym czasie na ukończenie); stosowanie zaliczek według wyboru wykonawcy w wysokości od 5% do 10% wartości umowy (dwie raty, rozpoczęcie spłaty od poziomu 50% realizacji kontraktu); wprowadzenie nowej definicji kosztu

uwzględniającej zryczałtowaną postać zysku w wysokości 0,007% zaakceptowanej kwoty kontraktowej czy stosowanie płatności za materiały zgromadzone na placu budowy albo w miejscu uzgodnionym i zaakceptowanym przez inżyniera.

Wprowadzono też szereg narzędzi służących monitorowaniu realizacji inwestycji. Należą do nich:

- ▶ Program i Kamienie Milowe – narzędzia monitorowania postępu robót i zaangażowania wykonawcy, dzięki którym GDDKiA jest w posiadaniu instrumentów, które go mobilizują.
- ▶ Minimalizowanie kar umownych za niewykonanie kontraktu w terminie umownym poprzez dokonywanie odbioru części wykonanych robót.

- ▶ Przewidzenie w kontrakcie gradacji kar umownych za przekroczenie przez wykonawcę czasu na ukończenie (kara w wysokości 0,05% wartości umowy za każdy dzień zwłoki, dopiero od piątego tygodnia zwłoki).
- ▶ Możliwość złożenia zabezpieczenia w formie gwarancji zamiast zapłaty kar umownych za niewykonanie w terminie Kamieni Milowych. W przypadku nieosiągnięcia kamienia milowego (z wyłączeniem kamienia milowego rzeczowego np. budowa węzła) wykonawca może przedłożyć zabezpieczenie kar umownych, które zostanie jemu zwrócone w przypadku zrealizowania kontraktu w terminie.

Inne instrumenty to: rozbudowana ochrona podwykonawców, dostawców i usługodawców za pomocą subklauzuli 4.4; wyłączenie okresów zimowych z czasu realizacji robót, czy podział kontraktów na krótsze odcinki realizacyjne, 5-20 kilometrowe (poprzednio długość realizowanych odcinków oscyływała pomiędzy 30 km a 45 km).

### Elektroniczny system poboru opłat

Istotnym źródłem przychodu, który w dużej części przeznaczany jest na budowę dróg, jest elektroniczny system poboru opłat, który zaczął obowiązywać na wybranych odcinkach dróg i ciągle jest rozszerzany oraz systemu manualnego poboru opłat viaTOLL. Wpływy finansowe z tego źródła od 1 lipca 2011 r. do 16 grudnia 2014 r. wyniosły łącznie 3 892 647 687,40 zł.

W 2014 roku przychody były rzędu 1 377 668 042,05 zł, w tym z elektronicznego systemu poboru opłat (ETC) – 1 194 142 851,64 zł, a z manualnego (MTC) – 183 525 190,41 zł.

Sieć dróg płatnych objęta systemem viaTOLL w 2014 r. zwiększyła się o 266,29 km. Suma wszystkich odcinków płatnych objętych systemem viaTOLL wynosi obecnie 2 919,29 km.

Przy drogach będących pod zarządem GDDKiA działają 32 Miejsca Obsługi Podróżnych kategorii II i III, w tym 22 zlokalizowane są przy autostradach na A1, A2, A4, A18, a 10 na drogach klasy S, w tym S3, S7 i S17. Kolejne 22 wydzierżawione obiekty MOP będą systematycznie udostępniane podróżnym, w celu dalszej poprawy standardu obsługi kierowców. W 2014 r. uruchomiono 13 MOP-ów: 6 obiektów na A2: Nowostawy, Niesułek, Parma, Polesie, Brwinów Pn. i Brwinów Pd., 3 na A1: Mszana Pn. i Rowień Wsch. Machnaczy PN, 3 na A4: Klaj, Stanisławice, Rudka, 1 na S8: Michałowice Pn.

Dzierżawa nieruchomości MOP generuje przychody, które podobnie jak przychody z elektronicznego systemu poboru opłat, systematycznie zasilają budżet Krajowego Funduszu Drogowego. W 2014 roku (I-XI) - wpływy wyniosły 98,3 mln zł.

dotacje oraz pożyczki gromadzone przez Krajowy Fundusz Drogowy. Ale MliR zapowiada też, że w latach 2014-23 budżet państwa wyda na drogi krajowe łącznie 48,7 mld zł, głównie na remonty i bieżące utrzymanie dróg. Wzrost takich wydatków z budżetu jest konieczny. Remontów wy-

## Jeśli chodzi o autostrady to pewna jest budowa niespełna 15 km trasy A2 od węzła z wylotówką na Lublin do Mińska Mazowieckiego.

### Coraz ważniejsze utrzymanie

Im więcej mamy dróg krajowych tym więcej pieniędzy i prac wymaga ich utrzymanie. Dlatego też zarząd GDDKiA wprowadził kompleksowy model utrzymania dróg krajowych „Utrzymaj Standard”. Długość odcinków dróg będących w utrzymaniu w tym modelu, wynosi 1 219,52 km. Wartość umów to 1 090 028 667,18 zł. Umowy zawierane są na okres około 72 miesięcy.

GDDKiA opracowała nowe standardowe dokumenty dla postępowań przetargowych na utrzymanie w modelu „Utrzymaj standard”. Pierwsze postępowanie wykorzystujące te dokumenty zostało ogłoszone przez GDDKiA Oddział w Łodzi pod koniec ubiegłego roku. Kolejne w Zielonej Górze, Szczecinie, Bydgoszczy, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu – najprawdopodobniej w styczniu i lutym. W tym roku ruszą również pierwsze kontrakty obszarowe w „Utrzymaj Standard” w Oddziale w Gdańsku.

GDDKiA wprowadziła nowe zapisy zmieniające zasady rozliczania wykonawców z realizacji usługi przy zachowaniu podstawowych zasad oceny wskaźników i swobody dla wykonawców. W ramach zmian dodano wiele zapisów mających na celu płynną realizację zadania oraz jak najlepszy efekt dla użytkowników dróg.

W modelu „Utrzymaj standard” dotychczas podpisano 26 umów na utrzymanie, w tym 21 z firmami polskimi lub z udziałem polskiego kapitału.

Pieniądze na budowę nowych dróg ekspresowych i obwodnic mają zapewnić unijne

maga około jednej trzeciej dróg krajowych i przybywa dróg wyższej kategorii, droższych w utrzymaniu. Wzrost budżetowych wydatków na drogi do ponad 3 mld zł rocznie rząd zapowiadał od początku dekady, lecz tych zapowiedzi nie spełniono. Natomiast projekt MliR zakłada, że budżetowe wydatki na drogi wzrosną skokowo z niespełna 3 do 5 mld zł począwszy od 2016 r. ◀

Elżbieta Haber  
Fot: Łukasz Józwiak  
i Maciej Zalewski


**TROOSTWIJK**  
INDUSTRIAL AUCTIONEERS & VALUERS SINCE 1030

**AUKCJA INTERNETOWA**

z powodu zakończenia projektu przez firmę  
**GEBR. PINCKERS B.V. - 6301 BH Valkenburg (Holandia)**

**Maszyny do prac ziemnych**





**11 KOPAREK KOŁOWYCH** m.in. "Doosan" (m.in. 2011/2008), "Hyundai" (2008), "JCB", "Hitachi", "Takeuchi" (2010/2009); **23 KOPARKI GAŚNIENICOWE** u.a. "Doosan", "Takeuchi" (u.a. 2010/2008), "New Holland" (u.a. 2011/2008), "Neuson"; chwytaki sortujące; mobilne zbiorniki paliwa; młoty udarowe; zagęszczarki płytowe; zawiesia i mocowania; narzędzia; **9 AUTOTRANSPORTERÓW** "DAF", "Iveco", "MAN", "Mercedes Benz"; **7 zestawów lekkich z przyczepą** m.in. "Iveco", "Renault", "Mitsubishi"; dźwigi kołowe 6x4 "DAF"; **17 samochodów firmowych**; 12 rotatorów itd.

Licytacja trwa do wtorku, **3 LUTEGO**

Oglądanie: sobota, 31 stycznia od godz. 10.00 do 16.00  
**ZDJĘCIA** / Katalog na naszej stronie internetowej

**www.TroostwijkAuctions.com**

# Bezpośredni kontakt z klientem

W listopadzie, już po raz piąty w Barcelonie odbyło się WConnecta – międzynarodowe spotkanie firm z sektora transportu. Jest to pionierska inicjatywa w branży transportowej i logistycznej, która z roku na roku staje się coraz wydajniejszym narzędziem do nawiązywania nowych i aktualizowania dotychczasowych kontaktów branżowych w Europie.

Celem WConnecta jest znalezienie zaufanych partnerów i generowanie nowych możliwości biznesowych między firmami, które geograficznie są oddalone od siebie, ale uzupełniają się w sferze zainteresowań i potrzeb. Spotkanie skierowane jest do profesjonalistów z sektora transportu drogowego, zarówno dla zgłaszających ładunki, jaki i dostarczających usługi transportowe, którzy rozwijają swoją działalność w Europie i posiadają moc decyzyjną w swojej firmie.

## Krótkie spotkania

– *Chcemy stać się atrakcją dla międzynarodowych firm oferując im nie tylko jakość organizacyjną, ale przede wszystkim miejsce spotkań, kontaktów i nawiązania współpracy z nowymi partnerami biznesowymi* – powiedział José María Sallés, dyrektor

Fundacji Wtransnet, z której inicjatywy organizowana jest WConnecta.

W edycji 2014 wzięło udział najwięcej uczestników w historii spotkań i to z bardzo różnych stron świata. W Barcelonie pojawiło się ponad 500 osób, reprezentujących firmy z 16 krajów Europy i Ameryki Łacińskiej.

43% firm uczestniczących pochodziło spoza Hiszpanii – najwięcej z Włoch. Polska była na drugim miejscu, co można tłumaczyć znacznym opanowaniem transportu drogowego w Europie przez polskich przewoźników, wśród których wielu jeździ na południe tego kontynentu i jest zainteresowanych ładunkami powrotnymi, przynajmniej w części trasy. Na dalszych pozycjach widoczni byli przedstawiciele firm z Portugalii, Francji i Niemiec. Aż 42% firm uczestniczyło w tym wydarzeniu po raz pierwszy.



Podstawową formułą WConnecta są krótkie spotkania, tzw. *speed networking*. Spotkania te są aranżowane według rodzaju działalności i zgłaszanych potrzeb. Każdy z uczestników przeprowadza 5 minutową rozmowę z innym uczestnikiem. Te spotkania nie gwarantują jeszcze podjęcia współpracy, ale są podwaliną pod dalsze kontakty i do uzgadniania wzajemnych warunków. *Speed networkingi* odbyły się w trzech sesjach. Łącznie uczestnicy przeprowadzili ponad 5600 takich „szybkich wywiadów”.

## Dla zainteresowanych współpracą

Drugą areną spotkań była strefa „Networking Cargo Area”, gdzie operatorzy logistyczni zainteresowani nawiązaniem współpracy, przeprowadzali wcześniej umówione indywidualne spotkania z oferującymi ładunki.

Impreza skończyła się spotkaniem „After Work WConnecta”. Był to moment na wzniesienie toastu za nawiązane kontakty i rozlosowanie nagród ufundowanych przez sponsorów.

W dzisiejszym biznesie wiele uwagi poświęca się nowoczesnym rozwiązaniom technologicznym, optymalizowaniu działań i minimalizacji kosztów. Tymczasem WConnecta pokazuje, że dla ludzi biznesu nadal ważna jest bezpośrednie spotkanie z klientem, które nawet jeśli nie zaowocuje kontraktem, to daje kontakt z rynkiem i wiedzę o tym jak ten rynek obecnie wygląda. ◀

Marcin Marczuk  
Fot: Wtransnet

**Spotkanie skierowane jest do profesjonalistów z sektora transportu drogowego, zarówno dla zgłaszających ładunki, jaki i dostarczających usługi transportowe, którzy rozwijają swoją działalność w Europie i posiadają moc decyzyjną w swojej firmie.**



# Silny związek dzięki TC Connect

Combinex B.V. oszczędza czas i pieniądze dzięki rozwiązaniu TimoCom

**D**la branży transportowej i logistycznej nadchodzą lepsze czasy, jednak firmy chcące angażować się w światowy handel i odnosić na tym polu sukcesy, potrzebują innowacyjnych oraz inteligentnych rozwiązań. Wiele z nich od dawna charakteryzuje elastyczność, efektywność i szybkość działania. Również holenderskie przedsiębiorstwo Combinex B.V. zoptymalizowało wykorzystanie swojej międzynarodowej floty. Ten ogólnoeuropejski specjalista od transportu wykorzystuje interface TC Connect firmy TimoCom w celu połączenia własnego programu spedycyjnego I-Teq z giełdą TC Truck&Cargo®. Dzięki takiej możliwości oferty pojazdów i frachtów są automatycznie przekazywane z wewnątrzfirmowego programu TMS bezpośrednio do giełdy transportowej. Tym samym firma oszczędza czas i pieniądze.

## Interface ułatwia pracę dysponentów

Combinex B.V. to jedno z ważniejszych przedsiębiorstw spedycyjnych w Holandii. Organizuje transport lądowy powietrzny i morski na terenie całej Europy. Ponadto zapewnia pełną paletę usług w łańcuchu dostaw – od zamówienia, przez listy przewozowe CMR, aż po ubezpieczenie i formalności celne – zarówno dla ładunków częściowych jak i kompletnych. Każdego dnia aż czterdziestu pracowników w wielu różnych językach buduje międzynarodową sieć klientów firmy. Dzięki efektywnej współpracy z TimoCom przy

wykorzystaniu TC Connect, przedsiębiorstwa przewozowe mają możliwość jeszcze szybszego dostępu do ofert frachtowych zleceniodawców. Przy pomocy interfejsu wystarczy jedynie wprowadzić zlecenie do wewnętrznego programu spedycyjnego, a ono automatycznie pojawi się na giełdzie wraz ze wszystkimi szczegółami jak na przykład rodzaj nadwozia. Nie trzeba więc wpisywać danych podwójnie. – Dzięki temu nasi pracownicy prawie natychmiast odbierają telefony od zainteresowanych usługodawców. Takie rozwiązanie znacznie ułatwia pracę i zapewnia firmie szybszy

będąc jednym z najważniejszych spedytorów nie tylko w Holandii, ale i w Europie, zwrócił się do TimoCom z prośbą o możliwość automatycznego przenoszenia swoich ofert na giełdę. – To zupełnie zrozumiałe życzenie, zwłaszcza gdy weźmiemy pod uwagę kilkaset ofert dziennie wprowadzanych przez Combinex B.V. do giełdy – mówi Marcel Frings, Chief Representative TimoCom. – Cieszymy się, że propozycja użytkowania TC Connect przekonała tego znaczącego na rynku spedytora – kontynuuje Frings. Combinex B.V. już w 2006 r. zaufała giełdzie transporto-

**Przy pomocy interfejsu wystarczy jedynie wprowadzić zlecenie do wewnętrznego programu spedycyjnego, a ono automatycznie pojawi się na giełdzie wraz ze wszystkimi szczegółami jak na przykład rodzaj nadwozia.**

rozwój – mówi Hans de Visser, Manager Operacyjny firmy Combinex B.V. Integracja giełdy i programu spedycyjnego firmy nastąpiła w sierpniu 2014 r., a już teraz można odczuć optymalizację procesów. – Chcemy być stale obecni na rynku i wykorzystywać każdą możliwość ułatwienia naszym dysponentom codziennej pracy – dodaje.

## Większe szanse na rynku

Combinex B.V. oferując dużą ilość frachtów na giełdzie TC Truck&Cargo®, a także

wej TC Truck&Cargo®. – TimoCom stał się naszym wieloletnim i godnym zaufania partnerem, który oferuje nam różnorodność ofert również w przypadku zleceń krótkoterminowych i wykazuje się dużą elastycznością – twierdzi Visser. Dodatkowo dzięki użytkowaniu tej platformy klient ma dostęp do ponad 33 tys. sprawdzonych usługodawców transportowych. – Niezawodność jest naszym priorytetem, dlatego codziennie współpracujemy nawet ze 150 sprawdzonymi firmami transportowymi i wciąż szukamy nowych atrakcyjnych partnerów biznesowych – podsumowuje Visser. Również TimoCom ceni wysokie wymagania jakościowe. Marcel Frings życzy sobie, aby w przyszłości współpraca z Combinex B.V. była nadal tak bliska i owocna. Jedno jest pewne – dzięki naszym rozwiązaniom biznesowym korzyści w branży TSL mogą odnieść także inne przedsiębiorstwa. ◀

**Klaudia Grzybowska,  
Manager Marketing  
TimoCom**



➤ Więcej informacji o TimoCom i o Combinex B.V. na stronach [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl) oraz [www.combinex.eu/pl/qu](http://www.combinex.eu/pl/qu)

## Drogi kosztem kolei?

Rozpoczęta w 2014 roku kolejna unijna perspektywa budżetowa, obejmująca lata 2014-2020, ma być czasem kolei. Zgodnie z postulatami Komisji Europejskiej, proporcje nakładów na drogi i na koleje miały wynosić 40:60. Polsce ten wymóg nie za bardzo odpowiadał. Podczas negocjacji z Brukselą zaproponowaliśmy układ 50:50, który następnie, w lutym 2014 r., Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zmieniło na proporcje 60:40 na rzecz inwestycji drogowych. Istnieją uzasadnione obawy, że na tym uszczuplenie środków na kolej się nie skończy.

Z przyjętego przez rząd pod koniec września tzw. Dokumentu Implementacyjnego (DI) do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wynika, iż nakłady finansowe na inwestycje kolejowe oraz drogowe nie tylko odbiegać będą od wymogów KE, ale również zadeklarowanego w pierwotnej wersji DI podziału po połowie. Po podliczeniu wszystkich zgłoszonych tam projektów wypada, że na budownictwo drogowe wydanych ma być 117,2 mld zł, na projekty związane z rozbudową czy modernizacją infrastruktury kolejowej zaledwie 39,7 mld zł. Wówczas proporcje nakładów na oba te sektory wyniosłyby 75:25 na korzyść dróg.

### Dokument z wadami

Przy wyliczeniach tych nie uwzględniono co prawda, dość znacznej części środków przeznaczonych na tabor dla państwowego

przewoźnika pasażerskiego. Nie zmienia to jednak w sposób zasadniczy całej sytuacji. – *Sumowanie środków na infrastrukturę i tabor kolejowy odwraca uwagę od drastycznej dysproporcji w nakładach na inwestycje w infrastrukturę kolejową i drogową*

zwracał uwagę na szereg istotnych wad Dokumentu Implementacyjnego, które należałoby wyeliminować, aby uniknąć ryzyka nieefektywnego wydatkowania wielomiliardowych środków, a nawet – w skrajnym przypadku – *ich całkowitej utraty.*

---

**Po podliczeniu wszystkich projektów wypada, że na budownictwo drogowe wydanych ma być 117,2 mld zł, na projekty związane z rozbudową czy modernizacją infrastruktury kolejowej zaledwie 39,7 mld zł.**

---

– podkreślał w lutym 2014 r., w liście do Elżbiety Bieńkowskiej, ówczesnej wicepremier i szefowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Wojciech Jurkiewicz, prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPK). Poza tym

Czy są to uzasadnione niepokoje? Przedstawiciele rządu i niektórzy eksperci zwracają uwagę, że DI stanowić będzie podstawę negocjacji naszych władz z Komisją Europejską w sprawie podziału unijnych pieniędzy na inwestycje na całą





Celem inwestycji planowanych w perspektywie 2014-2020 z myślą o przewozach towarowych jest dalsza eliminacja „wąskich gardeł”, uzyskanie stałych prędkości na długich odcinkach, umożliwienie przejazdu pociągów o maksymalnej długości (740 m) oraz likwidacja odcinków i punktów o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku na oś

infrastrukturę transportową: drogową, kolejową, morską, a także na tzw. projekty horyzontalne obejmujące systemy sterowania ruchem drogowym i sterowania ruchem kolejowym –ERTMS. I jako taki nie może on definitywnie już teraz rozstrzygać

linie w sieci towarowej, jak i pasażerskiej. Istotne rozbieżności występują jedynie w przypisaniu do odpowiedniej sieci bazowej i kompleksowej. Sieć bazowa to ok. 3 300 km (pasażerska) i ok. 3 800 km (towarowa). Linie E20 / C-E 20 i E75 wchodzi

w skład Korytarza Morze Północne – Bałtyk. Linie E59 /C-E59, C63 oraz E65/C-E65 tworzą część Korytarza Bałtyk – Adriatyk. Priorytetem dla ruchu towarowego będzie poprawa dostępności od strony lądu do wszystkich ważnych portów morskich (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) wchodzących w skład TEN-T.

**Do roku 2023 (ostateczny termin rozliczania unijnego dofinansowania z obecnej perspektywy budżetowej) zakłada się zmodernizowanie około 90% sieci bazowej TEN-T i około 60% sieci kompleksowej przebiegającej przez obszar Polski.**

### Lepiej będzie po 2023 r.

Celem inwestycji planowanych w perspektywie 2014-2020 z myślą o przewozach towarowych jest dalsza eliminacja „wąskich gardeł” o ograniczonej przepustowości, uzyskanie stałych prędkości na

o podziale środków. Z drugiej strony jest to szczegółowy plan do przyjętej Strategii Rozwoju Transportu, określający zasady przygotowania, wdrożenia, monitorowania oraz rozliczania inwestycji transportowych w latach 2014-2020. Wyznacza on konkretne cele operacyjne do osiągnięcia w transporcie kolejowym, określa inwestycyjne priorytety, przedstawia listę 62 projektów o znaczeniu krajowym, zasady i wielkość ich finansowania.

Do roku 2023 (jest to ostateczny termin rozliczania unijnego dofinansowania z obecnej perspektywy budżetowej) zakłada się zmodernizowanie około 90% sieci bazowej TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) i około 60% sieci kompleksowej przebiegającej przez obszar Polski. Przypomnijmy, że sieć kolejowa w Polsce obejmuje ok. 7 720 km linii zakwalifikowanych do TEN-T (sieć bazowa i kompleksowa). W znacznej większości są to te same



DI stanowić będzie podstawę negocjacji naszych władz z Komisją Europejską w sprawie podziału unijnych pieniędzy na inwestycje na całą infrastrukturę transportową: drogową, kolejową, morską, na tzw. projekty horyzontalne obejmujące systemy sterowania ruchem drogowym i sterowania ruchem kolejowym – ERTMS



Dzięki planowanym inwestycjom możliwe stanie się, w większym niż dotąd zakresie, oddzielenie ruchu pasażerskiego od towarowego i skrócenie czasu przejazdu pociągów towarowych

długich odcinkach poprzez likwidację punktowych ograniczeń prędkości oraz instalację nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, umożliwienie przejazdu pociągów o maksymalnej długości (740 m) oraz likwidacja odcinków i punktów o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku na os.

„Eliminacja „wąskich gardeł” – zaznacza się w Dokumencie Implementacyjnym – nastąpi m.in. poprzez:

- ▶ budowę drugich torów na szlakach jednotorowych (m.in. Warka – Radom);
- ▶ separację ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego oraz dalekobieżnego i towarowego (np. poprzez budowę torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Bieżanów, prace na linii Opole – Jelcz – Wrocław, czego efektem będzie przejęcie ruchu towarowego z linii Wrocław – Brzeg – Opole);
- ▶ udrożnienie ciągów ułatwiających przejazd przez aglomeracje (np. linia obwodowa w Warszawie) lub ich ominięcie (linie na zachodzie i południu obszaru Górnego Śląska i Zagłębia, linie Łowicz – Pilawa – Łuków oraz Swarzędz – Poznań Górczyn);
- ▶ dostosowanie układów torowych stacji do przewidywanych potrzeb przewoźnych;
- ▶ zabudowę nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w tym blokad samoczynnej).

Dzięki tym inwestycjom możliwe stanie się, w większym niż dotąd zakresie, oddzielenie ruchu pasażerskiego od towarowego i skrócenie czasu przejazdu pociągów towarowych.

## Spośród 62 projektów kolejowych o znaczeniu krajowym, 24 finansowane mają być z CEF. Ich łączny koszt wynosi około 17,5 mld zł.

W obecnej perspektywie projekty kolejowe będą mogły korzystać z współfinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) i z nowego instrumentu finansowego „Łącząc Europę” („Connecting Europe Facility” – CEF), który powstał z przeniesienia do niego części środków Funduszu Spójności. Zgodnie z unijnym rozporządzeniem, środki te powinny być wykorzystane na projekty służące wdrażaniu sieci bazowej TEN-T. Spośród 62 projektów kolejowych o znaczeniu krajowym, 24 finansowane mają być z CEF. Ich łączny koszt wynosi około 17,5 mld zł. Ocenia się, że wielkość ze wsparcia ze środków FS w ramach CEF dla Polski osiągnie poziom 4,14 mld euro i kwota ta będzie mogła być wykorzystana w ramach tzw. koperty narodowej do końca 2016 r. Natomiast przedstawiona w Dokumencie

Implementacyjnym propozycja projektów podstawowych i rezerwowych CEF, obejmujących transport kolejowy, jeden projekt drogowy, planowane projekty morskie i horyzontalne zakładają wkład UE w wysokości 29,5 mld zł.

### Punktowane projekty

Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym ustalona została na zasadzie przyznanej im punktacji, która w ocenie Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych „jest wysoce uznaniowa”. ZNPK w swej ocenie DI skrytykował m.in. przyznawanie zbyt wielu punktów za zwiększanie prędkości, co prowadzić może do wyboru projektów przede wszystkim dedykowanym pociągów pasażerskim, brak punktów za zwiększenie długości składu pociągu, jak też za zwiększenie

## Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym ustalona została na zasadzie przyznanej im punktacji, która w ocenie Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych „jest wysoce uznaniowa”.



Priorytetem dla ruchu towarowego będzie poprawa dostępności od strony ładu do wszystkich ważnych portów morskich (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) wchodzących w skład TEN-T

dopuszczalnych nacisków osiowych w danym ciągu. W punktacji nie uwzględniono likwidacji „wąskich gardeł”. Brak również odniesienia do kosztów (oraz efektów) i punktów za zwiększenie użyteczności linii z punktu widzenia przewoźników towarowych: zwiększenie długości torów stacyjnych czy poprawa dostępności do terminali przeładunkowych.

Zdaniem prezesa Wojciecha Jurkiewicza należałoby w opisie projektów, zamiast enigmatycznych „prac na linii” uwzględnić cały zakres przewidzianych prac. W dokumencie powinien też znaleźć się model ruchu w skali kraju – uwzględniający wszystkie gałęzie transportu. Przydałaby się także lista rezerwowa projektów kolejowych. Jego zdaniem – *jest to szczególnie istotne w świetle znanych z mijającej perspektywy problemów z wydatkowaniem środków na kolej i doświadczeniami z próbą przesunięcia środków z infrastruktury kolejowej na drogową, czemu w 2011 r. sprzeciwiła się Komisja Europejska.* ◀

Franciszek Nietz

## Dla zagranicznych rynków

PKP CARGO ogłosiło przetarg na zakup 20 lokomotyw wielosystemowych do obsługi połączeń transgranicznych, z czego pięć opcjonalnie. Całkowita wartość zamówienia może wynieść 400 mln zł.

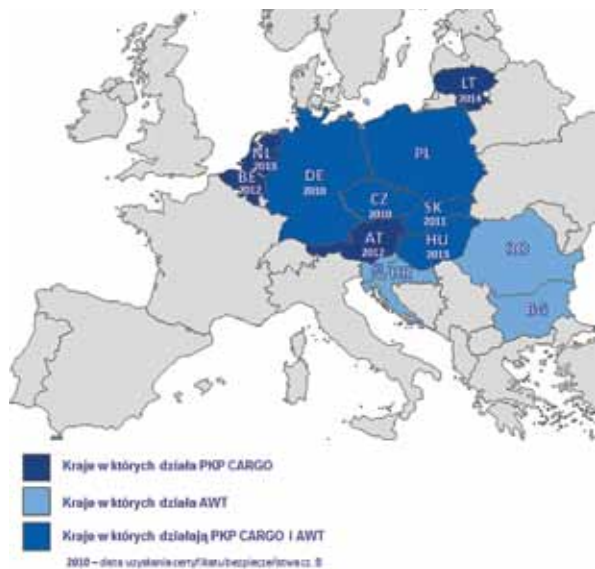
Pierwsze nowe lokomotywy, przystosowane do przejazdu pomiędzy różnymi systemami zasilania bez konieczności zatrzymania pociągu, pojawią się u tego przewoźnika w drugiej połowie 2016 r. Będą prowadzić pociągi do Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Węgier i Holandii. Po zakupie czeskiego przewoźnika AWT za ponad 400 mln zł to kolejny krok do umacniania międzynarodowej pozycji drugiego największego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej.

Początkowo PKP CARGO zakładało zakup dziesięciu lokomotyw wielosystemowych z możliwością dokupienia dodatkowych pięciu, jednak ze względu na elektryfikację przejścia granicznego z Niemcami w Węglińcu podjęto decyzję o zakupie 15 lokomotyw z opcją rozszerzenia o kolejne pięć.

Pierwsze dwie z nowych maszyn z dopuszczeniem na obszar Polski, Czech, Słowacji, Węgier, Niemiec i Austrii pojawią się w parku taborowym PKP CARGO w sierpniu 2016 r., a ostatnia – w marcu, rok później. Przetarg obejmuje pełne utrzymanie lokomotyw do czasu pierwszej naprawy rewizyjnej (poziom P4) oraz jej wykonanie. Naprawę rewizyjną przeprowadza się po 8 latach lub przejechaniu przez lokomotywę 1,2 mln km. Ewentualna decyzja o zakupie kolejnych lokomotyw może zostać podjęta na podstawie analizy zapotrzebowania na tego typu tabor.

PKP CARGO będzie wymagać od dostawcy doświadczenia w zakresie produkcji lokomotyw elektrycznych oraz homologacji w przynajmniej jednym z krajów, w których nowe lokomotywy mają być eksploatowane. Pozwoli to zapewnić najwyższą jakość realizacji kontraktu. W umowie zostaną zastosowane mechanizmy chroniące PKP CARGO przed ewentualnymi przestojami lokomotyw, m.in. wskaźniki gotowości technicznej i niezawodności. Niewywiązanie się z nich będzie skutkowało karami umownymi na rzecz PKP CARGO, które pozwolą pokryć koszty taboru zastępczego. ◀

### Kraje, w których może działać PKP CARGO



13. Międzynarodowe Targi  
**Dystrybucji, Transportu Materiałów  
 i Przepływu Informacji**

**10 – 12 lutego 2015**

**Neue Messe Stuttgart, Niemcy**

zarządzanie  
 kompleksowością  
 inteligentne kształtowanie  
 przyszłości



Zamów informacje  
 dla wystawców!



## DB nasila inwestycje nad Tagiem

Nowe centrum logistyczne koło Porto i planowane na najbliższe tygodnie otwarcie drugiego połączenia kolei towarowej z Niemiec dowodzi, że koncern Deutsche Bahn ma poważne zamiary wobec Portugalii. Niektórzy widzą w nim potencjalnego nabywcę największego portugalskiego przewoźnika, spółki CP Carga.

**K**ryzys nie napawa lękiem dużych europejskich graczy przed inwestowaniem w Portugalii. Ekonomiści twierdzą nawet, że pojawienie się w tak niekorzystnym jak obecny okresie jest rozsądnym przedsięwzięciem. Coś jest na rzeczy, bo nad Tag w ostatnim czasie ściągają nowi inwestorzy z branży logistycznej, a poza tym kształtów nabiera projekt budowy szybkiej linii towarowej łączącej Europę Centralną z Portugalią. Kluczowy ma być port w Sines, dokąd trafiać mogą niebawem największe ładunki docierające

drogą morską z Chin do Europy. Nowa rola portugalskiego portu jest uzależniona jednak od poszerzenia Kanału Panamskiego, tymczasem inwestycja ta stale się opóźnia. Nie odstrasza to jednak logistycznych gigantów przed aktywnością w Portugalii.

### Połączenie, które da 10 mln euro

Koncern Deutsche Bahn (DB) obecny jest w portugalskich przewozach towarowych od listopada 2011 r. Działając we współ-

go przewoźnika kolejowego jest również Corticeira Amorim, firma specjalizująca się w sprzedaży wyrobów z korka – w Polsce reprezentuje ją spółka Dom Korkowy. Frank Gutzeit, dyrektor wykonawczy spółki DB Schenker Portugal, wyjaśnia, że do zapewnienia opłacalności połączenia towarowego konieczne było pozyskanie wielkich graczy operujących na portugalskim rynku. – *Zależy nam na maksymalnej rentowności tego przedsięwzięcia. Obecnie połączenie z Niemiec do Portugalii już gwarantuje*



Portugalski rząd zamierza sprywatyzować największego przewoźnika towarowego spółkę CP Carga

**Koncern Deutsche Bahn obecny jest w portugalskich przewozach towarowych od listopada 2011 r. Działając we współpracy ze spółką DB Schenker realizuje raz w tygodniu połączenie z Niemiec do tego iberyjskiego kraju.**

pracy ze spółką DB Schenker realizuje raz w tygodniu połączenie z Niemiec do tego iberyjskiego kraju. W transportach przesyłane są głównie towary do i z zakładów papierniczych spółki Portucel, działającej pod Lizboną montowni samochodów Volkswagena tzw. Autoeuropa, a także do fabryk koncernów Reanult i Unilever. Wśród innych kontrahentów niemieckie-

*100% wypełnienia naszych wagonów – stwierdził przedstawiciel przewoźnika.*

Tymczasem, w związku z rosnącą liczbą zamówień na towary przesyłane koleją do końca tego roku Deutsche Bahn uruchomi drugie w tygodniu połączenie do Portugalii. O ile szacunkowe dane wskazują, że także i tym razem wagony niemieckiego przewoźnika zostaną wypełnione w cało-

ści w drodze do Portugalii, czyli na około 760 ton, o tyle w kierunku powrotnym mogą zostać zatowarowane już na zaledwie 30-50%. To prawdopodobnie z tego względu niemiecka firma w dalszym ciągu opóźnia otwarcie drugiego połączenia, na którym ma ponoć zarabiać ponad 10 mln euro.

### Apetyt na akwizycję

Na skutek dramatycznej sytuacji finansowej Portugalii i podpisanej w maju 2011 r. umowy kredytowej z Międzynarodowym Funduszem Walutowym i Unią Europejską Lizbona zobowiązała się nie tylko do redukcji płac i etatów w budżetówce, ale i do prywatyzacji ważnych spółek państwowych. O tym jak wartościowe to firmy świadczą wielomiliardowe zyski trafiające

biorstwa kolejowe, w tym największy portugalski przewoźnik towarowy Comboios Portugueses (CP) Carga. Tymczasem nie brak głosów, że intensyfikacja działań grupy Deutsche Bahn w tym iberyjskim kraju ma właśnie bezpośredni związek z planami prywatyzacyjnymi rządu wobec portugalskiej spółki towarowej. – *Wprawdzie grupa DB nigdy oficjalnie nie przyznała się do zainteresowania udziałem w prywatyzacji CP Carga, czy nabyciem koncesji spółek transportu publicznego, ale w branży od jakiegoś czasu krąży informacja, że niemiecka firma ma taką intencję* – poinformował lizboński dziennik "Diario Economico".

Póki co DB koncentruje się na poprawianiu jakości połączenia do Portugalii. Jorge Carvalho, dyrektor marketingu w portugalskim oddziale DB Schenker,



DB Schenker chce poprawić jakość połączenia kolejowego z Portugalii do Niemiec

## Nie brak głosów, że intensyfikacja działań grupy Deutsche Bahn w Portugalii ma bezpośredni związek z planami prywatyzacyjnymi rządu wobec portugalskiej spółki towarowej CP Carga.

w ostatnich latach do portugalskiego budżetu. Z zaprezentowanego we wrześniu 2014 r. raportu centroprawicowego rządu Pedra Passosa Coelho wynika, że państwowy budżet zainkasował 9,2 mld euro. Wpływy pochodziły m.in. ze sprzedaży udziałów w poczcie, a także w głównej państwowej spółce przesyłu energii. W najbliższej przyszłości pod młotek mają trafić też przedsię-

przyznaje, że w ostatnim czasie nasilone zostały działania służące zwiększeniu punktualności przewozów przez terytorium Francji i Hiszpanii. – *Opoźnienia sześć- czy siedmiogodzinne w tym rodzaju transportu nie są poważne, ale jeśli w grę wchodzi kilkunastogodzinne to jest to już zjawisko niebezpieczne, z którym zamierzamy walczyć* – zapowiedział Carvalho.

### Przyczulek na północy

O wzmożonym zainteresowaniu Niemców portugalskim transportem i logistyką świadczy uruchomione w maju br. przez spółkę DB Schenker nowego centrum logistyczne w mieście Vila do Conde, na północy kraju. Zaletą nowej jednostki jest położenie – 14 km od lotniska w Porto oraz 22 km od portu morskiego w Leixoes. Jak twierdzi prezes firmy DB Schenker Thomas Lieb, przedsięwzięcie zostało zrealizowane przez niemiecką spółkę w oczekiwaniu na spodziewany wzrost gospodarczy w Portugalii. Dodał, że inwestycja ma pomóc w ekspediowaniu towarów na inne kontynenty. Nowe centrum, o powierzchni 12 tys. m<sup>2</sup> i zdolności magazynowania 14 tys. palet, ma być głównie punktem przesyłu dóbr konsumpcyjnych, a także produktów branży samochodowej i elektronicznej. ◀

**Tekst i zdjęcie:**  
**Marcin Zatyka**

## Z Suzhou do Warszawy

AsstrA Associated Traffic AG, międzynarodowy dostawca usług logistycznych i transportowych, uruchomiła przewóz towarów transportem kolejowym pomiędzy chińskim Suzhou, a Warszawą. Czas podróży przesyłki to około 14 dni. Pociąg towarowy, obsługujący to połączenie jedzie koleją transsyberyjską.

AsstrA Associated Traffic AG została założona w 1993 r. w Zurychu. W skład Grupy wchodzi trzy spółki AsstrA Forwarding AG, AsstrA Logistics AG i AsstrA Transport AG, które specjalizują się w dostarczaniu kompleksowych usług logistycznych, od indywidualnego transportu do obsługi dokumentów i procedur celnych, a nawet planowania i realizacji kompletnych łańcuchów logistycznych. Poprzez swoją spółkę partnerską, EBS Partners dostarcza również roz-

wiązania z udziałem aplikacji firmy Oracle dla operacji logistycznych. Zatrudnia około 900 pracowników w jedenastu krajach w Azji i Europie.

Trasa Suzhou – Warszawa, jest częścią nowego projektu AsstrA „Transport kolejną z Chin”, który obejmuje Azję, kraje Unii Europejskiej, Rosję i kraje WNP. Suzhou natomiast jest strategicznym terminalem dla prowincji Jiangsu. Poza krótszym czasem przewozu dodatkową zaletą transportu kolejowego jest jego bezpieczeństwo.

Minimalna wielkość transportowanego ładunku to 1 m<sup>3</sup> (usługa nie obejmuje transportu towarów w temperaturze kontrolowanej). Dla AsstrA Associated Traffic AG poszerzenie oferty o nowe rozwiązania jest konsekwencją polityki dostarczania wysokiej jakości usług oraz profesjonalnej i dedykowanej potrzebom klientów obsługi. Szczegółowe informacje nt. oferty znajdują się na stronie china.railway@asstra.com ◀

KK

# ADR 2015 – nowelizacja europejskich przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych



Towarami niebezpiecznymi są substancje, mieszaniny oraz przedmioty zawierające takie substancje lub mieszaniny, których przewóz po drogach publicznych regulowany jest w Europie przepisami ADR\*. Towary te stwarzają zagrożenia dla ludzi, majątku i środowiska przyrodniczego, wynikające z ich niebezpiecznych właściwości chemicznych, fizycznych lub biologicznych.

Fot. Hoyer

**W** celu przeciwdziałania wypadkom lub zmniejszenia ich negatywnych skutków, ADR zakazuje przewozu niektórych towarów, a dla pozostałych określa precyzyjne warunki przewozu nakładając na jego uczestników obowiązki w zakresie szkolenia osób, klasyfikacji towarów, konstrukcji i doboru opakowań, cystern i pojazdów oraz ochrony towarów przed kradzieżą.

Przepisy ADR nowelizowane są na forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) w cyklu dwuletnim, w latach nieparzystych. Obecna seria zmian weszła w życie 1 stycznia bieżącego roku. Podobnie jak miało to miejsce w poprzednich nowelizacjach, wprowadzono sześciomiesięczny okres przejściowy, co oznacza, że dozwolone jest dalsze stosowanie dotychczasowej wersji umowy (ADR 2013) do końca czerwca 2015 r. W niniejszym opracowaniu wykorzystano teksty źródłowe zawarte w oficjalnych dokumentach\*\* Komitetu Transportu Wewnętrzny EKG ONZ.

Zmiany zostały wprowadzone do wszystkich dziewięciu części tematycznych ADR. Poniżej omówione zostały wybrane zmiany do części 1, 2, 3 i 5.

## Przepisy ogólne

W podrozdziale 1.1.3.3 dodany został nowy przepis zawierający zwolnienie dla paliw płynnych zawartych w zbiornikach maszyn samojezdnych, które nie są dopuszczone do ruchu po drogach publicznych.

W punkcie 1.1.3.6.3 zmieniona została jednostka miary dla materiałów ciekłych ładowanych w ilościach ograniczonych (dopuszczalne ilości materiałów ciekłych w jednostce transportowej, podlegające zwolnieniom). Obowiązującą dotychczas pojemność nominalną naczyń zastąpiono

i żarówek zawierających towary niebezpieczne. Zwolnienie to obejmuje lampy i żarówki, które zawierają rtęć lub inne materiały niebezpieczne z wyjątkiem materiałów promieniotwórczych.

W rozdziale 1.2.1 usunięto definicję określenia „pojemność nominalna naczyn-



dr inż. Krzysztof Grzegorzczak

**Obecna seria zmian weszła w życie 1 stycznia. Podobnie jak w poprzednich nowelizacjach, wprowadzono sześciomiesięczny okres przejściowy, co oznacza, że dozwolone jest stosowanie dotychczasowej wersji umowy (ADR 2013) do końca czerwca 2015 r.**

rzeczywistą objętością cieczy (obie wielkości wyrażone są w litrach).

Dodany został nowy podrozdział 1.1.3.10 zawierający zwolnienie dla lamp

nia” oraz dodano m.in. definicję określenia „duże opakowanie awaryjne”.

W dziale 1.6 zmieniono lub dodano nowe przepisy przejściowe, umożliwiające

\*Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz. U. z 2013 r., poz. 815), European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), done at Geneva on 30 September 1957 (ECE/TRANS/225, Vol. I and II).

\*\*Są to dokumenty: ECE/TRANS/WP.15/222, ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1 i 2, ECE/TRANS/WP.15/222/ Add.1 oraz TRANS/WP.15/222/Add.1/Corr.1. Ponadto, corrigenda do wersji ADR 2013 zawarte są w dokumentach ECE/TRANS/225/Corr.1, 2, 3 i 4 (źródło – [www.unece.org/trans/danger/danger.htm](http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm)).

dalsze stosowanie dotychczasowej wersji umowy (ADR 2013), w tym:

- przepis 1.6.1.1 umożliwiający stosowanie całej wersji ADR 2013 do 30 czerwca 2015 r.;
- przepis 1.6.1.30 umożliwiający stosowanie dotychczasowych przepisów (3.4.7, 3.4.8, 3.5.4.2, 5.2.1.8.3, 5.2.2.2.1.1, 5.3.1.7.1, 5.3.3, 5.3.6, 5.5.2.3.2 i 5.5.3.6.2), dotyczących nalepek ostrzegawczych i znaków, do 31 grudnia 2016 r.;
- przepis 1.6.1.35 umożliwiający stosowanie dotychczasowych instrukcji pisemnych dla załogi pojazdu do 30 czerwca 2017 r.;
- przepis 1.6.1.36 umożliwiający stosowanie zaświadczeń ADR dla kierowców, wydanych przed 1 stycznia 2014 r., do upływu terminu ważności tych zaświadczeń; oraz
- przepis 1.6.5.4 umożliwiający stosowanie dotychczasowych przepisów części 9 ADR dotyczących konstrukcji pojazdów do 31 marca 2016 r.

## Klasyfikacja

W przepisach dla klasy 2 (rozdział 2.2.2) dodana została nowa grupa towarów – gazy adsorbowane (gazy rozpuszczone w porowatych materiałach stałych). W punkcie 2.2.2.1.2 dodano 9 nowych pozycji grupowych o numerach od UN 3510 do UN 3518 (patrz tabela poniżej). Pozycje te oraz 8 pozycji indywidualnych o numerach od UN 3519 do UN 3526 pojawiły się w wykazie towarów niebezpiecznych w dziale 3.2.

Do wykazu pozycji grupowych w klasie 9, w obrębie kodu klasyfikacyjnego M11, dodana została nowa pozycja „UN 3509 OPAKOWANIA ODPADOWE PRÓŻNE NIEOCZYSZCZONE”.

Zgodnie z nowym przepisem szczególnym nr 663 z działu 3.3, wymienioną pozycję można stosować do przewozu próżnych nieoczyszczonych opakowań i ich części, w tym DPPL i dużych opakowań. W przypadku, gdy opakowania te lub ich części zawierały towary niebezpieczne i są przeznaczone do zniszczenia, recyklingu lub odzysku materiału konstrukcyjnego. Opakowania i ich części powinny być opróżnione do tego stopnia, aby w chwili nadania do przewozu towary niebezpieczne występowały w nich wyłącznie w postaci przylegających pozostałości. Dopuszcza się występowanie pozostałości po towarach niebezpiecznych klas: 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 lub 9 z wyjątkiem:

- materiałów I grupy pakowania i materiałów, którym przyporządkowano cyfrę „0” w kolumnie (7a) tabeli A w dziale 3.2,



*Fot. Hoyer*  
Dodany został nowy podrozdział 1.1.3.10 zawierający zwolnienie dla lamp i żarówek zawierających towary niebezpieczne. Zwolnienie to obejmuje lampy i żarówki, które zawierają rtęć lub inne materiały niebezpieczne z wyjątkiem materiałów promieniotwórczych

- odczulonych materiałów wybuchowych klas 3 lub 4.1,
- materiałów samoreaktywnych klasy 4.1,
- azbestu (UN 2212 i UN 2590), dwufenyli polichlorowanych (UN 2315 i UN 3432) oraz dwufenyli polichlorowcowanych i trójfenyli polichlorowcowanych (UN 3151 i UN 3152).

Próżne nieoczyszczone opakowania odpadowe, zawierające pozostałości stwarzające zagrożenie działaniem utleniającym, nie powinny być pakowane razem lub ładowane razem (do kontenera, pojazdu lub kontenera do przewozu luzem) z innymi próżnymi nieoczyszczonymi opakowaniami odpadowymi.

W miejscu załadunku powinny być stosowane udokumentowane procedury sortowania, zapewniające stosowanie przepisów dotyczących UN 3509.

Wprowadzone zostały zmiany do procedur klasyfikacyjnych, w tym zasad zaliczania do grup pakowania, dla materiałów utleniających (przepisy dla klasy 5.1, punkty 2.2.51.1.6 i 2.2.51.1.7).

## Wykaz towarów niebezpiecznych, przepisy szczególne oraz zwolnienia dotyczące ilości ograniczonych i ilości wyłączonych

Dodano 20 nowych pozycji do wykazu towarów niebezpiecznych zamieszczonego w tabeli A w dziale 3.2. Przyporządkowano im numery rozpoznawcze od UN 3507 do UN 3526. Jeden z nowych towarów należy do klasy 8, dwa do klasy 9, a pozostałe – do klasy 2, zgodnie z poniższą tabelą.

Klasa	UN	Nazwa
8	3507	SZEŚCIOFLUOREK URANU MATERIAŁ PROMIENIOTWÓRCZY SZTUKA PRZESYŁKI WYŁĄCZONA
9	3508	KONDENSATOR ASYMETRYCZNY
9	3509	OPAKOWANIA ODPADOWE PRÓŻNE NIEOCZYSZCZONE
2	3510	GAZ ADSORBOWANY PALNY I.N.O.
2	3511	GAZ ADSORBOWANY I.N.O.
2	3512	GAZ ADSORBOWANY TRUJĄCY I.N.O.
2	3513	GAZ ADSORBOWANY UTLENIAJĄCY I.N.O.
2	3514	GAZ ADSORBOWANY TRUJĄCY PALNY I.N.O.
2	3515	GAZ ADSORBOWANY TRUJĄCY UTLENIAJĄCY I.N.O.
2	3516	GAZ ADSORBOWANY TRUJĄCY ŻRĄCY I.N.O.
2	3517	GAZ ADSORBOWANY TRUJĄCY PALNY ŻRĄCY I.N.O.
2	3518	GAZ ADSORBOWANY TRUJĄCY UTLENIAJĄCY ŻRĄCY I.N.O.
2	3519	TRÓJFLUOREK BORU ADSORBOWANY
2	3520	CHLOR ADSORBOWANY
2	3521	CZTEROFLUOREK KRZEMU ADSORBOWANY
2	3522	ARSENOWODÓR ADSORBOWANY
2	3523	GERMANOWODÓR ADSORBOWANY
2	3524	PIĘCIOFLUOREK FOSFORU ADSORBOWANY
2	3525	FOSFOROWODÓR ADSORBOWANY
2	3526	SELENOWODÓR ADSORBOWANY

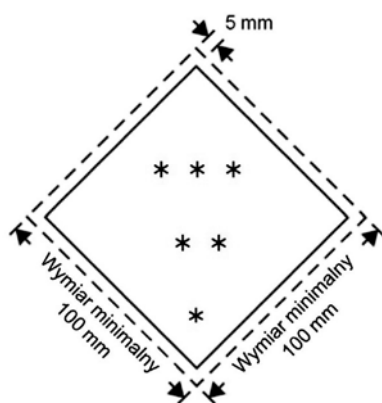


Fot. Hübner

Próżne, nieoczyszczone opakowania odpadowe, zawierające pozostałości stwarzające zagrożenie działaniem utleniającym, nie powinny być pakowane razem lub ładowane razem z innymi próżnymi nieoczyszczonymi opakowaniami odpadowymi

### Procedury nadawcze

W znowelizowanych przepisach 5.2.1.8.3, 5.2.2.2.1.1, 5.3.1.7.1, 5.3.3, 5.3.6, 5.5.2.3.2 i 5.5.3.6.2 podano jednolite, zwymiarowane wzory nalepek ostrzegawczych i znaków. Podobne zmiany wprowadzono dla znaków dotyczących towarów pakowanych w ilościach ograniczonych lub w ilościach wyłączonych, w przepisach 3.4.7, 3.4.8 i 3.5.4.2. Poniżej pokazany jest nowy wzór ogólny nalepki z działu 5.2.



\*\*\* symbol klasy, numer 1.4, 1.5, 1.6 lub wyraz „FISSILE” („ROZSZCZEPIALNY”),

\*\* dodatkowe wyrazy/cyfry/litery, wymagane lub dozwolone,

\* numer klasy lub pierwsza cyfra numeru dwucyfrowego.

Dotychczas, znak dla materiałów przewożonych w podwyższonej temperaturze stosowany był na podstawie przepisu

szczęólnego nr 580 z działu 3.3 i dotyczył jedynie trzech towarów - UN 3256 (klasa 3) oraz UN 3257 i UN 3258 (oba materiały klasy 9).



Zgodnie z nowym brzmieniem rozdziału 5.3.3, pokazany wyżej znak wymagany jest dla wszystkich materiałów przewożonych lub nadanych do przewozu:

cysternach przenośnych oraz na pojazdach i kontenerach specjalnych (lub specjalnie wyposażonych):

- w przypadku pojazdów - na obu bokach i z tyłu,
- w przypadku kontenerów, kontenerów-cystern i cystern przenośnych - na obu bokach oraz z przodu i z tyłu.

Według znowelizowanych przepisów, pokazany znak wymagany jest dla materiałów dotyczących nim nie oznakowanych, np. dla UN 2426 azotanu amonowego (klasa 5.1), UN 2448 siarki stopionej (klasa 4.1) i UN 2312 fenolu stopionego (klasa 6.1).

We wzorze instrukcji pisemnych dla załogi pojazdu, podanym w podrozdziale 5.4.3.4, usunięto przykłady oraz dodano zakaz używania papierosów elektronicznych i innych podobnych urządzeń. Taki sam zakaz dodano do rozdziałów 7.5.9 i 8.3.5, regulujących czynności ładunkowe.

### Opakowania i ich części powinny być opróżnione do tego stopnia, aby w chwili nadania do przewozu towary niebezpieczne występowały w nich wyłącznie w postaci przylegających pozostałości.

- w stanie ciekłym w temperaturze co najmniej 100°C; lub
- w stanie stałym w temperaturze co najmniej 240°C.

Znak wymagany jest na pojazdach-cysternach, kontenerach-cysternach,

Na zakończenie tego krótkiego przeglądu zmian do przepisów ADR należy wyrazić nadzieję, że ich nowe, ujednolicone wydanie będzie już wkrótce dostępne w języku polskim. ◀

dr inż. Krzysztof Grzegorzczak

# ADR 2015-2017

## Idzie nowe, czy na pewno?



Nowelizacja przepisów ADR odbywa się w cyklu dwuletnim, w lata nieparzyste. Zgodnie z tą zasadą przepisy Umowy europejskiej ADR 2015-2017 weszły w życie 1 stycznia 2015 r. Poprzednia umowa będzie obowiązywała jeszcze w okresie przejściowym do 30 czerwca 2015 r. W tym czasie Ustawodawca jest zobowiązany przetłumaczyć na język polski i opublikować w Dzienniku Ustaw nową treść Umowy ADR 2015-2017. Dopóki to się nie stanie obowiązującą wersją na terenie Rzeczypospolitej będzie Umowa ADR 2013-2015.

**K**iedy można spodziewać się ogłoszenia nowelizacji Umowy ADR? Znając życie nieprędko. Dwa lata temu, dopiero 16 lipca 2013 r. została ogłoszona nowelizacja załączników A i B Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). Czyli przez ponad dwa tygodnie nie było przepisów, do których moglibyśmy się odnosić na terenie naszego kraju. Teraz pewnie nie będzie szybciej.

### Na końcu indolencja

Przepisy Umowy europejskiej ADR dotyczą nie tylko samego transportu drogowego, ale też klasyfikacji czyli przypisania numeru UN na podstawie zagrożeń dominujących i dodatkowych materiału niebezpiecznego, doboru dla niego właściwego opakowania, bezpiecznego magazynowania, składowania, postępowania u nadawcy i u odbiorcy oraz przewozu towarów niebezpiecznych z wykorzystaniem jednej lub

pracy, ustawą o ochronie środowiska, ustawą o odpadach i ustawą o transporcie towarów niebezpiecznych. Pozostają one także w korelacji z przepisami Umowy ADR.

Przy czym należy zauważyć, że zgodnie z naszą konstytucją Umowa ADR ma pierwszeństwo przed ustawami wprowadzonymi przez Rzeczpospolitą Polską.

– Art.91.1. Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba, że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy.

2. Umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową.

I tu rodzi się chyba największe nieporozumienie. Polscy Doradcy DGSA, którzy zmagają się z nieświadomością urzędników państwowych (ustawodawców), organów kontrolujących (instytucji, które mają dbać o przestrzeganie przepisów), instytucji egzaminujących oraz w końcu przedsiębiorców, często postrzegani są jako nadgorliwi, czepliwi, nieustępliwi, niewygodni. I to dlatego, że w trosce o bezpieczeństwo starają się wpłynąć na innych, aby przestrzegali przepisów prawa (a umowa ADR wzięła się z katastrofy).

Niestety, w różnych ustawach te same pojęcia oznaczają co innego, a to prowadzi do sprzecznych interpretacji i często uniemożliwia przedsiębiorcom postępowanie zgodne z przepisami. Takimi pojęciami są między innymi: odpad, składowanie, magazynowanie, puste nieoczyszczone opakowania. Szeroko komentowanym ostatnio



Marta Konopka

### Zgodnie z naszą konstytucją Umowa ADR ma pierwszeństwo przed ustawami wprowadzonymi przez Rzeczpospolitą Polską.

W tym miejscu nasuwa się pytanie dlaczego nasz ustawodawca działa tak opieszale? Dlaczego lekceważy tak wiele spraw związanych z przewozem towarów niebezpiecznych? Dlaczego nie prowadzi świadomej i przejrzystej polityki względem przepisów przewozu Umowy ADR? Dlaczego przepisy są tak „zagmatwane”?

kilku gałęzi transportu. Można więc zaryzykować stwierdzenie, że przepisy Umowy ADR obowiązują w każdym miejscu łańcucha transportowego.

Do każdego procesu wymienionego wyżej mają zastosowanie przepisy prawa związane z innymi przepisami, m.in. z prawem pracy, z bezpieczeństwem i higieną



Fot. Valno Truck

Do tej pory dla materiałów ciekłych braliśmy pod uwagę nominalną wielkość opakowania. Teraz będzie nas interesowała rzeczywista ilość przewożona w pojeździe

w świecie doradców jest przypadek odpowiedzi dyrektora jednego z departamentów odnośnie opinii jaką przesłało Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych DGSA w sprawie projektu rozporządzenia ministra rolnictwa i rozwoju wsi dotyczącego szczegółowego postępowania z odpadami weterynaryjnymi

mnożnik celem podkreślenia niebezpieczeństwa jakie te materiały razem powodują. Przy rzeczywistej ilości prawdopodobnie więcej firm będzie mogło skorzystać z wymienionego wyłączenia.

Kolejną proponowaną zmianą jest doprecyzowanie kto musi wyznaczyć doradcę DGSA. Do tej pory był to uczestnik prze-

## Niestety, w różnych ustawach te same pojęcia oznaczają co innego, a to prowadzi do sprzecznych interpretacji i często uniemożliwia przedsiębiorcom postępowanie zgodne z przepisami.

mi. W odpowiedzi tej uznano, że Umowa ADR jest tylko aktem pomocniczym i nie stanowi źródła prawa. Jak to się ma do Art. 91 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i szeregu innych aktów prawnych potwierdzających ten zapis? Tak o to są budowane u nas w kraju przepisy, rozporządzenia i w końcu ustawy. No cóż, prawo powinno być spójne, logicznie i budowane w oparciu o wszystkie obowiązujące w danej materii akty prawne. Ponieważ mamy do czynienia z towarami niebezpiecznymi to ewentualne nieprzestrzeganie prawa powoduje nie „tylko” uszczerbek w budżecie państwa, ale też realnie zagraża bezpieczeństwu ludzi i środowiska.

### Jakich zmian spodziewać się w Umowie ADR 2015-2017

Najbardziej znaczącą zmianą jakiej należy spodziewać się w nowej Umowie ADR jest kwestia wyłączenia 1.1.3.6, czyli zwolnienia pewnych ilości materiałów załadowanych do jednostki transportowej, ze względu na ich kategorię transportową. I tak do

wozu. Teraz będzie to nadawca pakujący, jeśli posiada u siebie towary niebezpieczne oraz przewoźnik, który je przewozi na terenie kraju nie korzystając z wyłączenia 1.1.3.6, 3.3, 3.4 i 3.5.

Ujednolicono również nazwy przewozowe dla transportu ADR/RID.

Każda osoba zaangażowana w przewóz towarów niebezpiecznych (m.in. magazynierzy, spedytorzy, nadawcy) nie będąc kierowcą zgodnie z 8.2.3 Umowy ADR, powinna zostać przeszkolona zgodnie z zakresem jej odpowiedzialności. Takie szkolenie może przeprowadzić tylko Doradca DGSA posiadający ważne uprawnienia. Nie wystarczy pięć lat doświadczenia zawodowego.

### Lista spraw niezafatwionych

Pierwsza rzecz to sprawozdanie roczne. Rozpoczęły się prace nad nowym wzorem sprawozdania rocznego i sprawozdania powypadkowego. Jednak najwcześniej wejdzie ono w życie w 2017 r. Na razie jesteśmy po uzgodnieniach międzynaro-



*Ponieważ mamy do czynienia z towarami niebezpiecznymi to ewentualne nieprzestrzeganie prawa powoduje nie „tylko” uszczerbek w budżecie państwa, ale też realnie zagraża bezpieczeństwu ludzi i środowiska*

stawiane do podmiotu zobowiązanego wyznaczyć doradcę DGSA.

Trwają prace nad ujednoczeniem przepisów Umowy ADR/RID/AND. Od kilku lat pracuje się nad tym, aby były one spójne. Na chwilę obecną, mniej więcej w 80% udało się osiągnąć sukces. Podjęto więc próbę stworzenia jednego wspólnego dokumentu dla tych trzech różnych gałęzi transportu.

Także trwają prace nad wprowadzeniem zmian w egzaminowaniu doradców oraz kierowców, którzy chcieliby przewozić towary niebezpieczne. Prace dotyczą przede wszystkim zobowiązania ustawodawcy do opublikowania pytań wraz z prawidłowymi odpowiedziami oraz wydłużenia czasu potrzebnego do napisania egzaminu na Doradcę DGSA. Kiedy zmiany wejdą w życie? Nie wiadomo.

### Czy będzie lepiej?

Wydaje się, że zmiany jakie zostały wprowadzone w Umowie europejskiej ADR 2015-2017 są z korzyścią przede wszystkim dla doradców. Doprecyzowanie kto zobowiązany jest wyznaczyć Doradcę DGSA pozwoli uniknąć pytań stawianych przez przedsiębiorców, czy na pewno muszą to zrobić. Dodatkowo sprecyzowano kogo i w jakim zakresie należy przeszkolić oraz kto może takie szkolenia przeprowadzać. Od dwóch lat obowiązek szkolenia pracowników spoczywał na doradcy, ale nie było doprecyzowane o jakich pracowników chodzi. Przejście z nominalnej wielkości naczyń/opakowań do faktycznie zapakowanych ilości materiałów ciekłych stwarza możliwość przewozu większej ilości materiałów na wyłączeniu 1.1.3.6. Ujednolicenie nazw przewozowych zaś uprości wystawianie dokumentów przewozowych na transport multimodalny. <

**Marta Konopka**  
www.smartadr.pl

## Najbardziej znaczącą zmianą jakiej należy spodziewać się w nowej Umowie ADR jest kwestia wyłączenia 1.1.3.6, czyli zwolnienia pewnych ilości materiałów załadowanych do jednostki transportowej, ze względu na ich kategorię transportową.

tej pory dla materiałów ciekłych braliśmy pod uwagę nominalną wielkość opakowania. Teraz będzie nas interesowała rzeczywista ilość przewożona w pojeździe.

Jest to o tyle ważne, że przy przewozie w jednej jednostce transportowej materiałów niebezpiecznych należących do różnych kategorii transportowych stosujemy

dowych grup stowarzyszeń ds. transportu towarów niebezpiecznych i po wstępnych rozmowach z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Docelowo zmiany mają dotyczyć też tego komu ono będzie przesyłane. Tylko w Polsce i w Niemczech przesyłane jest do władz lokalnych. W innych krajach stowarzyszeniowych tworzone jest i przed-

Teraz jeszcze więcej możliwości



**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

**Truck&Van**  
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna  
**tylko 99 zł**

Prenumerata roczna  
**tylko 49 zł**

**Promocyjna prenumerata  
obu tytułůw  
129 zł**



**Co miesiąc  
dla wszystkich  
profesjonalistów  
branży TSL**

Warto  
wiedzieć  
więcej

[www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)

Prenumeratę miesięczników  
TSL Biznes oraz Truck & Van  
można zamówić przez:

- [www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)
- e-mail: [prenumerata@tsl-biznes.pl](mailto:prenumerata@tsl-biznes.pl)  
[prenumerata@truck-van.pl](mailto:prenumerata@truck-van.pl)
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes  
i Truck& Van  
ul. Leopolda Staffa 31  
01-884 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata (11 wydań):  
TSL Biznes ....w cenie 99 zł z VAT  
Truck & Van...w cenie 49 zł z VAT  
oba tytuły .....w cenie 129 zł z VAT

### Formularz prenumeraty

#### Dane do wysyłki

Imię   
Nazwisko   
Nazwa firmy   
Adres   
Kod  Poczta   
Telefon   
e-mail

Data i podpis

#### Dane do faktury

Nazwa firmy   
NIP   
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)  
  
Kod  Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)  
TSL Biznes od numeru  /2015  
Truck&Van od numeru  /2015  
oba tytuły od numeru  /2015

Coroczne, automatyczne  
przedłużanie prenumeraty

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.



SilesiaTSL EXPO

Targi Transportu,  
Spedycji i Logistyki



### Co nas czeka w 2015 roku?

- salon logistyki, magazynowania i transportu – **LOGISTEX**
  - salon transportu drogowego – **TRANSPORT**
  - salon infrastruktury kolejowej - **SilesiaRAIL EXPO**

#### Wydarzenia towarzyszące:

- specjalistyczne konferencje i seminaria
  - pokazy i prelekcje wystawców
  - warsztaty i konkursy

Odwiedź Expo Silesia – SilesiaTSL EXPO to jedyne  
takie wydarzenie w Polsce!

Tereny targowe: Expo Silesia Sp. z o.o.  
Centrum Targowo-Konferencyjne  
ul. Braci Mieroszewskich 124, Sosnowiec

kontakt: Wioletta Błońska-Dudek  
tel. 32 7887 506, kom. 510 031 732  
e-mail: silesiatslexpo@exposilesia.pl

*Wraz z targami SilesiaTSL EXPO odbędą się Targi Branży Pocztovej i Kurierskiej SILPOSTEX  
oraz Targi Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA*