

KWIECIEŃ – 4/2015 (57)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

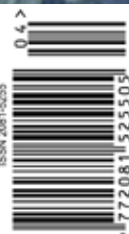
ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

Logistyka i transport branży FMCG

**Dopasowane
do magazynu**

**MiLoG – kara
za zaniechanie?**



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL



MAN TGX EfficientLine 2 potrafi znacznie więcej.

Mówiąc dokładniej o 6,57% mniej. MAN kann.

To nie w naszym stylu, ale w tym przypadku satysfakcjonuje nas „mniej”. W dodatku jesteśmy z tego dumni. TÜV Süd potwierdził we wrześniu 2014, że MAN EfficientLine 2 zużywa o 6,57% mniej paliwa w stosunku do swojego i tak już bardzo oszczędnego poprzednika. Wynik ten obniża koszty eksploatacji oraz emisję CO₂ i maksymalizuje zyski. Zoptymalizowany silnik D26, wyposażony w układ Top Torque podwyższający moment obrotowy na dwóch ostatnich biegach, wspierany systemem GPS Tempomat EfficientCruise®, zautomatyzowana skrzynia biegów MAN TipMatic® 2 i inne rozwiązania oszczędnościowe sprawiają, że ten gigant mocy staje się maluchem w kategoriach zużycia paliwa. Zobacz co jeszcze potrafi MAN: www.mantruckandbus.pl

MAN kann.

100
100 Years
MAN Truck and Bus





Nowy wygląd.
Wielkie ambicje.



Jesteśmy częścią międzynarodowej sieci:
DPD, Chronopost, SEUR, Interlink Express.

Pracujemy razem, by dostarczać proste
i wygodne usługi w całej Europie.





Ile warta jest jedność Unii Europejskiej? 8,5 euro, za godzinę. Tyle wystarczy, by dowiedzieć się, czy faktycznie Unia gwarantuje pełną swobodę przepływu towarów i usług – mówią złośliwi komentatorzy, odnosząc się do sprawy niemieckiej płacy minimalnej (MiLoG). To oczywiście nieco przesadzona i dość jednostronna opinia, ale na zagadnienie warto spojrzeć z nieco szerszej perspektywy. Dlatego MiLoG znów powraca na nasze łamy (i pewnie jeszcze powróci) bowiem może on być sygnałem początkowym pewnych zmian, zachodzących wewnątrz wspólnoty.

Unia jako całość, z założenia ma gwarantować swobodę przepływu towarów i usług. Powinna też pozwalać na swobodny przepływ osób, a tym samym i miejsca wykonywania swojej pracy. Czy cel ten jest zbyt utopijny? Czy organizm złożony z mimo wszystko dość zróżnicowanych (kulturowo, gospodarczo i mentalnie) krajów ma szansę osiągnąć tak dużą spójność? By to osiągnąć w pełni, konieczne jest nieustanne dążenie do wyrównywania warunków życia w poszczególnych krajach. Stąd też pomysły, by docelowo wprowadzić w całej Europie jeden poziom płacy minimalnej. Wielu komentatorów ekonomicznych zwraca jednak uwagę, że aktualna sytuacja i zróżnicowanie gospodarcze poszczególnych krajów nie pozwala na wykonanie takiego kroku przez najbliższe lata, a może i dekady.

Trzeba się jednak spodziewać tego, że nawet osiągnięcie dużo bardziej zaawansowanej integracji nie wyeliminuje zjawiska podziału. Władze i przedstawiciele poszczególnych krajów, uczestnicząc w tworzeniu prawa wspólnotowego, dalej będą zabiegać również o interesy swoich narodów. W takim ujęciu MiLoG powinien być również nauczka dla nas – zarówno dla branży TSL, jak i dla całego społeczeństwa, że o swoje interesy trzeba zadbać odpowiednio wcześniej i być aktywnym tam, gdzie podejmowane są kluczowe decyzje. Jako członkowie Unii Europejskiej mamy do tego pełne prawo i powinniśmy korzystać z takich możliwości – tylko czy nasi przedstawiciele to rozumieją?

Mirosław Ganiec,
redaktor naczelny i wydawca

W numerze

> Wydarzenia

Ruszyła budowa Prologis Park Szczecin	6
AUTOSTRADA-POLSKA droga do sukcesu	6
Wyjątkowi pracodawcy – Top Employers Polska 2015.....	7

> Logistyka

Sezonowość i usługi dodatkowe.....	8
Znacznie poniżej zera	14
Zaczęło się od Ukrainy	16
Nowatorskie „put to light” by FM Logistic & Balea	17
Kompetencje w okresach szczytowych	17
Spełniając najśrodsze oczekiwania.....	18
Dla firmy Sonnentor	18
DPD Polska w nowym kształcie.....	20

> Logistyka – technologia

Dopasowane do magazynu	22
Większa efektywność dzięki CHEP.....	28
Rozwiązania Eflex dla Trinks Süd GmbH	31
Metrologia w służbie jakości FMCG ...	32

> Transport drogowy

MiLoG – kara za zaniechanie?.....	38
LINK4 na stacjach MOYA.....	41
Ciężkie czasy dla transportu	42
W pierwszym rządzie.....	44
Fraikin pionierem w wynajmie pojazdów na CNG	46
Więcej niż zarządzanie flotą	47
Podpisywać, czy odmówić podpisania protokołu kontroli?.....	48

Barometr odpowiedzialnej jazdy	50
VIALTIS – jeden partner na europejskich drogach	52
viaAUTO – remedium na korki.....	54
TimoCom otwiera rynek online dla całego łańcucha transportowego	55
Udostępnienie platform dla firm produkcyjnych i handlowych.....	55

> Transport kolejowy

Przewozy towarowe na minusie.....	56
Czekając na lepsze czasy	60

> Prawo

Profilaktyczne badania lekarskie po 1 kwietnia – czy będzie prościej?	62
Busy do 3,5 t, czyli jak ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną.....	66

Czytaj również:

www.truck-van.pl

TSLbiznes
MIESIENNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNOŚĆ 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

Zastępca redaktora naczelnego

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, Dariusz Drabek,
Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa,
Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz,
Dorota Raben, Monika Roman, Jerzy Różyk,
Radosław Sitek, Damian Zabicki.

KMGmedia

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

**NASZ KONCEPT
NA TWOJE
OSZCZĘDNOŚCI**



CZY CHCESZ OSZCZĘDZIĆ JESZCZE WIĘCEJ? MAMY NA TO KONCEPT!

Nasze samochody ciężarowe edycji Fuel Concept są idealne dla Twojego biznesu. Zawierają wiele funkcji i rozwiązań, które powodują, że jazda jest intuicyjna, efektywna i ma jeden cel: zminimalizować zużycie paliwa. A to oznacza większe zyski dla Ciebie.

LUBISZ RYWALIZACJĘ?

Zmierz się w ogólnopolskiej rywalizacji ekonomicznej jazdy pod nazwą Volvo Trucks Fuel Concept Challenge i wygraj cenne nagrody!

Dowiedz się więcej na www.volvotrucks.pl

Volvo Trucks. Driving Progress





Ruszyła budowa Prologis Park Szczecin

Prologis, Inc. poinformował o rozpoczęciu budowy trzeciego obiektu o powierzchni 27 650 m² na terenie Prologis Park Szczecin. Zakończenie prac zaplanowano na III kwartał 2015 r.

Budynek klasy A jest już w blisko 70% wynajęty. Transakcje obejmują:

- ▶ 8 640 m² dla Bridgestone Stargard Sp. z o.o., spółki zależnej Tokio Bridgestone Corporation, największego na świecie producenta opon i innych wyrobów gumowych;
- ▶ 10 370 m² dla koncernu meblowego.

Prologis Park Szczecin to nowoczesne centrum dystrybucyjne w północno-zachodniej Polsce, o łącznej powierzchni 53 tys. m². Położony jest na terenie Goleńskiego Parku Przemysłowego, przy autostradzie S3, około 40 km od granicy niemieckiej i siedem km od lotniska Szczecin-Goleniów. – *Sąsiedztwo głównych szlaków transportowych sprawia, że Szczecin stanowi ważną i strategiczną bazę logistyczną na Polskę i Niemcy i jest idealnym miejscem lokalizacji centrów dystrybucyjnych dla firm prowadzących działalność w Niemczech i Skandynawii* – stwierdziła Ewa Zawadzka, vice president, head of land & development Prologis w Polsce. – *Wynajęcie 70% powierzchni nowego budynku przed rozpoczęciem budowy potwierdza wysoki popyt na obiekty magazynowe klasy A w Szczecinie* – dodała.

Działając aktywnie w pięciu krajach w CEE z portfolio 4,1 mln m², Prologis jest największym właścicielem i zarządcą obiektów dystrybucyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej (stan na 31 grudnia 2014 r.). ◀

AUTOSTRADA-POLSKA drogą do sukcesu

Targi AUTOSTRADA-POLSKA to wydarzenie, na które co roku czekają osoby związane z branżą drogowictwa. Odbywają się one na terenach Targów Kielce, w tym roku pomiędzy 13 a 15 maja.

Kielce to jedno z ważniejszych miejsc spotkań w Europie Środkowo-Wschodniej, w którym prowadzone są rozmowy, wystawy i prelekcje poświęcone sektorowi drogowemu. Tegoroczna edycja targów, w związku z nowym rozdaniem środków unijnych, niesie ze sobą wiele perspektyw. Swoją udział w nadchodzącym wydarzeniu potwierdziły już takie firmy jak Ammann, Atlas Copco, Caterpillar, HBM-Nobas, Hyundai, Komatsu, Lombardini, Stavostroj, Terex, Volvo czy Wirtgen.

O sprawach ważnych

Zgodnie z dwudziestoletnią tradycją, Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA-POLSKA pochwalić się mogą wsparciem merytorycznym najważniejszych instytucji branży drogowej. Wśród głównych partnerów tegorocznej wystawy znalazł się m.in. Instytut Badawczy Dróg i Mostów, który organizuje konferencję „Diagnostyka a remonty nawierzchni dróg i lotnisk”. W wydarzenia związane z targami zaangażowa-

ny jest również Polski Kongres Drogowy i Kongres Innowacji Drogowych. Podczas spotkań i prelekcji zostaną poruszone tematy najważniejsze dla branży, w tym zagadnienia dotyczące dróg asfaltowych i betonowych.

BIG BAU MASTER

Podobnie jak w roku ubiegłym, w ramach targów AUTOSTRADA-POLSKA i towarzyszących im targów MASZBUD, odbędzie się konkurs dla operatorów koparek BIG BAU MASTER. Po raz pierwszy nad organizacją tego wyjątkowego wydarzenia pracują wspólnie Targi Kielce oraz Stowarzyszenie Operatorów Maszyn Roboczych „OPERATOR”. Druga edycja Konkursu Operatorów Maszyn Budowlanych BIG BAU MASTER zapowiada się emocjonująco. Jest ona skierowana do odważnych operatorów maszyn budowlanych, którzy chcą stanąć do rywalizacji w specjalnie przygotowanych konkurencjach. Na zwycięzców czekają atrakcyjne nagrody. Do konkursu zgłaszać się można już dziś. ◀





Wyjątkowi pracodawcy – Top Employers Polska 2015

10 lutego 2015 r., w warszawskim hotelu SOFITEL Victoria, podczas uroczystej gali wręczono nagrody Top Employers Polska 2015 i Top Employers Europe 2015. W szóstej polskiej edycji programu Top Employers certyfikat przyznano 37 wyróżniającym się pracodawcom. 18 z wyróżnionych organizacji sięgnęło także po tytuł Top Employers Europe.

Zwycięskie organizacje odebrały nagrody z rąk Hansa Rothweilera, członka zarządu Top Employers Institute, oraz Dennisa Uttera, Dyrektora Regionalnego, którzy ogłosili także listę Top 5 – pięciu Top Employers o najwyższych wynikach. Wieczór umilały występy kabaretowe i niespodzianka – Kabaret Słuchajcie.

– Mam nadzieję, że kolejna już edycja programu Top Employers Polska zachęci kolejne organizacje do ciągłego doskonalenia warunków pracy w firmie – zgodnie z naszym mottem, które brzmi „Rozwijaj się. Zawsze” – komentuje Magdalena Kusik, odpowiedzialna za program Top Employers w Polsce. Instytut Top Employers certyfikuje na całym świecie doskonałe warunki pracy, tworzone przez pracodawców dla swoich pracowników. Optymalne warunki pracy zapewniają rozwój osobisty i zawodowy. To z kolei umożliwia wzrost i rozwój firmy.

Tytuły Top Employers Polska 2015 otrzymały firmy: Abbott Laboratories Poland, Avon Cosmetics Polska, Bank Pekao SA, BNP Paribas Bank, BSH Sp. z o.o., Chiesi Poland, Citi Handlowy, Citi Service Center Poland, DHL, Elica Group Polska, Grupa Goodyear Polska, Grupa Imperial Tobacco w Polsce, Grupa Saint-Gobain w Polsce, HEINEKEN Global Shared Services Sp. z o.o., Infosys BPO Poland, ING Bank Śląski S.A., ista Shared Services Polska, JTI Polska

Sp. z o.o., mBank, McDonald's Polska Sp. z o.o., Mleczarnia Turek Sp. z o.o., MTU Aero Engines Polska, Orange Polska S.A., P4 Sp. z o.o., PepsiCo Poland, Philip Morris International w Polsce, Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A., Provident Polska S.A., PZU, Raiffeisen POLBANK, Robert Bosch Sp. z o.o., Roche Polska, Samsung Electronics Polska, Tchibo Warszawa Sp. z o.o., T-Mobile Polska S.A., Valeo Polska, Volvo Polska.

Certyfikaty Top Employers Europe 2015 przyznano firmom: Abbott Laboratories Poland, Bank Pekao SA, BNP Paribas Bank, BSH Sp. z o.o., Chiesi Poland, DHL, Grupa Goodyear Polska, Grupa Saint-Gobain w Polsce, HEINEKEN Global Shared Services Sp. z o.o., JTI Polska Sp. z o.o., McDonald's Polska Sp. z o.o., Mleczarnia Turek Sp. z o.o., Orange Polska S.A., PepsiCo Poland, Philip Morris International w Polsce, Roche Polska, Samsung Electronics Polska, Valeo Polska. Szczególne gratulujemy organizacjom, które po raz piąty i szósty z rzędu otrzymały certyfikację Top Employers. Wśród nich są: Bank Pekao SA, Citi Handlowy, Citi Service Center Poland, Grupa Imperial Tobacco w Polsce, ING Bank Śląski S.A., JTI Polska Sp. z o.o., Orange Polska S.A., Samsung Electronics Polska, T-Mobile Polska S.A., Volvo Polska. To wyjątkowe wyróżnienie, cieszymy się razem z Państwem. ◀



Messe München
International

Connecting Global Competence

LOGISTICS MAKES IT HAPPEN



Bądź we właściwym miejscu we właściwym czasie: ponad 2.000 wystawców z 63 krajów będzie oczekiwało na Światowych Targach Logistyki, Mobilności, IT i Zarządzania Systemami. Tu nie powinno Państwa zabraknąć!

**JUŻ TERAZ ZAREZERWUJCIE
PAŃSTWO BILET KILKOM
KLIKNIĘCIAMI:**

»» [www.transportlogistic.de/
tickets/en](http://www.transportlogistic.de/tickets/en)











THE LEADING EXHIBITION

**5.–8. MAJA 2015 R.
MESSE MÜNCHEN,
NIEMCY**

Biuro Targów Monachijskich w Polsce
info@targiwmnachim.pl
tel. +48 22 620 4415



Opakowania zwrotne dopasowane do wymagań punktów sprzedaży w zakresie sposobu wykonania, wielkości i pojemności czy funkcjonalności i sposobu ekspozycji – to tylko niektóre z wymagań jakie w łańcuchu logistycznym towarzyszą produktom trafiającym do sprzedaży w sieciach handlowych

Sezonowość i usługi dodatkowe

Wysokie wymagania jakościowe, sezonowość czy potrzeba realizacji usług dedykowanych – to główne wymagania obsługi logistycznej branży FMCG. To nie tylko obsługa producentów sektora spożywczego, ale szeroki zakres realizacji codziennych potrzeb milionów konsumentów.

Szacuje się, że wartość rynku FMCG w Polsce mocno przekracza 200 mld zł. Oczywiście to wartość dotycząca bardzo szerokiego obszaru działania – od przemysłu spożywczego, aż po kosmetyki. To spora część całego sektora handlu detalicznego. Wzrost poziomu zamożności społeczeństwa sprawia, że

w sumie wydatków konsumentów procent nakładów na codzienne potrzeby może spadać, ale w liczbach bezwzględnych rynek ten ulega ciągłemu rozwojowi. FMCG to szeroki obszar, który obejmuje produkty spożywcze, papierosy i alkohole, ale także kosmetyki czy środki czystości. I nawet jeśli pojedyncza transakcja dokonywana

przez indywidualnego konsumenta ma tu niewielką wartość, te niewielkie decyzje zakupowe globalnie tworzą ogromny rynek dla dostawców usług logistycznych, ale i strategii: w zakresie zakupów, planowania sieci dostaw czy sposobów zaspokajania potrzeb konsumentów.

Na szeroką skalę...

Obsługa branży FMCG to konieczność zmierzenia się z dużą liczbą przesyłek czy realizacją rozbudowanych zadań dystrybucyjnych. Szeroki strumień ładunków generuje potężne zapotrzebowanie zarówno na usługi transportowe jak i magazynowania. Poszczególne grupy produktów wymagają odpowiedniego traktowania, co wymusza zastosowanie centrów dystrybucyjnych dzielonych na strefy lub obsługę w różnych obiektach konkretnych grup asortymentów. Część produktów wymaga osobnego składowania ze względu na temperaturę i warunki sanitarne – od owoców i warzyw, poprzez nabiał i sery, na produktach głęboko mrożonych skończywszy. A to z kolei wymusza (co widać doskonale w przypadku tzw. mrozonek) dopasowanie łańcucha dostaw do specyfiki produktu, a nie odwrotnie.



Dzięki obsłudze różnych grup klientów oraz produktów o różnym poziomie sezonowości i wahaniach sezonowych operator logistyczny zyskuje także możliwość osiągnięcia efektów skali

Swoje wymagania w zakresie obsługi logistycznej zgłaszają także konkretne sieci handlowe. W ich przypadku oznacza to chociażby konieczność dopasowania się z dostawami do wyznaczonych okien czasowych (dla dostaw od producentów do centrów dystrybucyjnych i w przypadku realizacji dostaw do konkretnych sklepów), ale także długą listą wymagań w zakresie sposobu pakowania produktu i oznakowania, zarówno opakowań jak i środków transportu. Opakowania zwrotne dopasowane do wymagań punktów sprzedaży w zakresie sposobu wykonania, wielkości i pojemności czy funkcjonalności i sposobu ekspozycji – to tylko niektóre z wymagań jakie w łańcuchu logistycznym towarzyszą produktom trafiającym do sprzedaży w sieciach handlowych.

... i w sposób dedykowany

Sezonowość, obsługa dużej ilości wydań czy wysokie wymagania jakościowe – to nie jedyne ograniczenia warunkujące działanie logistyki w branży FMCG. Przy dużej ilości przewożonych produktów czy towarów, istotne są także wartości kosztowe. Każda, najdrobniejsza oszczędność przy



Bardzo ważne jest doświadczenie

Maciej Walenda, prezes zarządu DSV Solutions

Główne oczekiwania stawiane przed operatorem logistycznym to osiągnięcie ogromnej elastyczności przy jednoczesnym utrzymaniu jak najwyższej jakości oraz jak najniższych kosztów. Oczywiście taki zestaw idealnych kryteriów jest wyzwaniem, które wymaga szczegółowej analizy procesu i próby dopasowania do siebie często wykluczających się celów.

Jako typowe punkty newralgiczne należy wskazać zmienność wolumenów w ciągu miesiąca, nieregularne zmiany ilości zamówień związane z działaniami sprzedażowymi, czy też nieplanowane ilości zwrotów zamówień kanału e-commerce.

Szukając idealnego rozwiązania wśród ofert operatorów logistycznych warto zatem zwrócić uwagę na doświadczenie. Wieloletnie, aktywne prace nad usprawnianiem procesów w obsłudze wielu klientów pozwalają operatorowi na szeroką perspektywę i możliwość przedstawienia propozycji rozwiązań, które będą w stanie zagwarantować wysoką jakość obsługi, eliminując jednocześnie potencjalne zagrożenia. Warto również poznać przykładowe case-study's operatora, będące dowodem na sprawną realizację procesu oraz zapoznać się z doświadczeniami innych klientów. Takie referencje pozwalają na rzetelną ocenę kompetencji operatora oraz identyfikację przewagi konkurencyjnej.

tego rynku i ciągłą, zażartą walką o klienta (m.in. poprzez minimalizację ceny detalicznej produktu dostępnego na sklepowej

Od operatorów logistycznych wymaga się m.in. elastycznego i szybkiego reagowania na zmiany na rynku. W FMCG, zwłaszcza w przypadku produktów o wyraźnie zarysowanej sezonowości, wyraźnie widać korzyści z zastosowania outsourcingu logistycznego. To pozwala z jednej strony precyzyjnie analizować potencjał wynikający z wdrożenia usług outsourcingowych, a z drugiej – daje szansę operatorom logistycznym by mogli „wykazać się” przy realizacji zadań. Dzięki obsłudze różnych grup klientów oraz produktów o różnym poziomie sezonowości

FMCG to szeroki obszar, który obejmuje produkty spożywcze, papierosy i alkohole, ale także kosmetyki czy środki czystości.

dużej skali realizacji biznesu przekłada się na konkretne oszczędności. W połączeniu z wysokim poziomem konkurencyjności

półce) oszczędności na logistyce mogą w łatwy i szybki sposób stać się źródłem przewagi konkurencyjnej.



COLIAN Logistic

Kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki, magazynowania, spedycji drogowej, spedycji morskiej, Intrastat

Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek

Dział handlowy
Tel. 510-164-131

e-mail: logistyka@colian.pl
www.colianlogistic.com.pl



Oddziały
w Polsce



Wyzwaniem – gospodarka paletowa

Grzegorz Nicpoń, dyrektor ds. marketingu i handlu firmy Goliard

Firma Goliard jest polskim przedsiębiorstwem, które od 20 lat produkuje makarony jajeczne tradycyjną metodą walcowaną, a więc produkty z branży FMCG. Większość usług transportowych wykonywana jest przez dwie duże firmy spedycyjne. W ten sposób realizujemy zobowiązania wobec dużych sieci handlowych. Korzystanie z usług tych dwóch dużych graczy na rynku spedycyjnym powoduje, że zarządzanie logistyką jest łatwiejsze, a my nie jesteśmy skazani na ceny dyktowane przez monopolistę. Pozostała część zadań z zakresu transportu wykonywana jest przez niewielkie, nawet jednoosobowe firmy. To ludzie, którzy związani są z Goliardem od początku jego istnienia, dlatego doceniamy ich pracę.

Organizacja logistyki w branży o tak dużym obrocie towarów nie jest łatwa i niewiele osób spoza branży, niezajmujących się transportem paletowym, wie jak trudne jest zarządzanie gospodarką paletową przy białych paletach. Przypuszczam, że nie ma firmy, która by doskonale sobie z tym radziła. Goliard nie jest wyjątkiem – w naszym przypadku również pojawił się problem z rozliczaniem palet przez sieci dystrybucyjne. Prowadziliśmy więc poszukiwania firmy, której specjaliści rozumieliby wyzwania, przed którymi stoimy i zaproponowali skuteczne rozwiązania. I tak trafiliśmy na CHEP. Rozwiązania zaproponowane przez tę firmę wyeliminowały problem serwisowy, trudności z dostępnością palet i ich kontrolą.

wości i wahaniami sezonowych operator logistyczny zyskuje także możliwość osiągnięcia efektów skali – poprzez elastyczne gospodarowanie posiadanymi zasobami w zależności od aktualnych potrzeb i zadań realizowanych dla pojedynczych klientów.

Branża FMCG coraz częściej zgłasza zapotrzebowanie na usługi dodatkowe. Mogą być one wynikiem zarówno specyfiki własnej sieci dystrybucji jak i wymaganiami sieci sprzedaży. W praktyce oznacza to liczne zadania dodatkowe, których naturalnym odbiorcą stają się



Swoje wymagania w zakresie obsługi logistycznej zgłaszają także konkretne sieci handlowe. W ich przypadku oznacza to chociażby konieczność dopasowania się z dostawami do wyznaczonych okien czasowych

(własne lub obsługiwane przez operatorów zewnętrznych) centra dystrybucyjne. Usługi te związane są często z przepakowywaniem towaru – z tradycyjnych szarych opakowań zbiorczych do kolorowych kartonów dedykowanych sieci handlowej i dopasowanych do jej wymagań (choć-
aż



Część produktów wymaga osobnego składowania ze względu na temperaturę i warunki sanitarne – od owoców i warzyw, poprzez nabiał i sery, na produktach głęboko mrożonych skończywszy

by wymiarami lub funkcjonalnością SRP) lub też z tworzeniem zestawów promocyjnych i okolicznościowych. Ekspansję tych ostatnich wyraźnie widać chociażby w obszarze kosmetyków – okolicznościowe zestawy towarzyszą sklepowym ekspozycjom już nie tylko przy okazji Świąt Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy, ale coraz częściej także z okazji Walentynek, Dnia Kobiet czy innych kalendarzowych „okoliczności”.

Także w internecie

Rynek FMCG ulega ciągłym przeobrażeniom. W tradycyjnych sieciach handlowych wyraźnie widać agresywne działania sprzedawców ze strony dyskontów, które w ciągu kilkunastu ostatnich lat zagarnęły sporą część tradycyjnego rynku detalicznego. Z drugiej strony pojawia się zainteresowanie klientów zakupami (także codziennymi) za pośrednictwem sieci internetowej, co sprawia, że kolejne sieci handlowe wprowadzają do swojej oferty także ten kanał dystrybucji. A to z kolei wyzwania dla logistyki i organizacji procesów. Przygotowanie zamówienia, dostawa pod wskazany adres, a to wszystko z uwzględnieniem wymagań konkretnych produktów w zakresie warunków transportu (choćby w zakresie temperatur) – obsługa klienta za pomocą kanału e-commerce wymaga dopasowania do tego kanału dystrybucji całej logistyki.

Sektor e-commerce dostarcza sieciom logistycznym jeszcze jedno, nowe wyzwanie. To konieczność zapewnienia odpowiedniej obsługi zwrotów. Znacznie szersze niż w tradycyjnym handlu możliwości oddania towaru (także nieuszkodzonego) sprawiają, że należy tu wypracować odpowiednie mechanizmy by zapewnić szybkość,



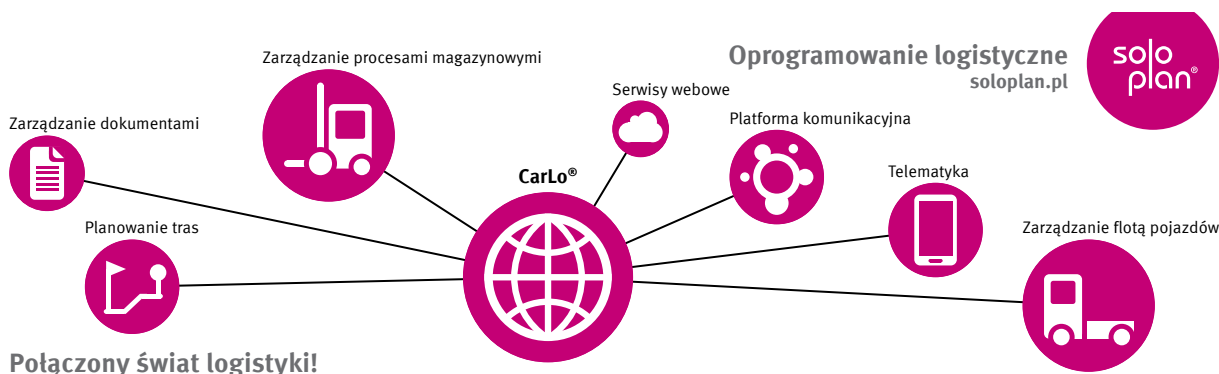
Wartość produktu zmienia się z dnia na dzień

Marcin Turski, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta, Fresh Logistics

Żywność, a przede wszystkim produkty świeże (czyli takie, które muszą być przechowywane w kontrolowanej temperaturze od +2 do +6°C) wymagają szczególnych warunków w całym łańcuchu logistycznym. W żadnej branży nie można sobie pozwolić na stosowanie „półśrodków” lub zaniżonych standardów usług, a transport i magazynowanie towarów w kontrolowanych temperaturach jest jeszcze bardziej restrykcyjne. Niedotrzymanie wymogów temperaturowych oraz spóźnienie oznacza zazwyczaj spadek wartości produktów. Klientami decydującymi się na współpracę z Fresh Logistics kieruje też świadomość konieczności szybkiej reakcji, którą zapewnia nasza firma. Każdy dzień realizacji dostawy artykułów świeżych stanowi często znaczny procent życia produktu. Gwoździe i cegły, w przeciwieństwie do twarożku i jogurtu, nie tracą na wartości z dnia na dzień.

Sytuacja makroekonomiczna skłania wszystkie firmy do optymalizacji procesów i kosztów. W takim niepewnym otoczeniu rynkowym bezpieczniej jest korzystać z usług operatora logistycznego. Pozwala to firmom na koncentrowanie się na ich kluczowym biznesie, bez presji wypełnienia własnych magazynów wybudowanych w czasach koniunktury. Jest to niewątpliwa korzyść, ponieważ koszty dotyczą miesięcznych wolumenów. W przypadku utrzymania własnego magazynu firmy ponoszą stałe koszty, które nie są uzależnione od ilości produkowanych i sprzedawanych towarów. Przedsiębiorstwa posiadające własne magazyny oraz tabor, muszą utrzymywać je bez względu na spadek sprzedaży. Firmy, które zlecają obsługę logistyczną wyspecjalizowanym operatorom, ponoszą koszty adekwatne do ilości oddanego i sprzedanego wolumenu. Takie działanie podnosi konkurencyjność przedsiębiorstw oraz pozwala na większą elastyczność.

Poszczególne grupy produktów wymagają odpowiedniego traktowania, co wymusza zastosowanie centrów dystrybucyjnych dzielonych na strefy lub obsługę w różnych obiektach konkretnych grup asortymentów.



Połączony świat logistyki!

Zapraszamy do odwiedzin firmy Soloplan – TEGO właściwego dostawcy oprogramowania dla branży logistycznej! Oferujemy kompleksowe rozwiązanie dla wszystkich procesów: realizacja zlecenia, dyspozycja, zarządzanie flotą i wiele więcej – CarLo® jest tym właściwym oprogramowaniem!

soloplan.pl

Hala B2 | Stoisko 505/606

transport
logistic

MAY 5–8, 2015
MESSE MÜNCHEN



Dla sieci handlowych i producentów

Piotr Sukiennik, dyrektor generalny FM Logistic Polska

Branża FMCG to główne źródło przychodu FM Logistic we wszystkich krajach, w których firma jest obecna. W Polsce przychód z niej wynosi 60-70%. Naszymi klientami są zarówno sieci handlowe jak i producenci. Wielu naszych klientów

obsługujemy także poza Polską. Zdarza się tak, że firma wybiera FM Logistic na operatora logistycznego na terenie jednego kraju i jeśli nasza działalność przynosi korzyści, to rozszerza tę obsługę na inne kraje. Dla firm z branży FMCG świadczymy cały szereg standardowych usług takich jak: magazynowanie, dystrybucja, transport czy usługi z tzw. wartością dodaną, czyli co-packing i co-manufacturing, jednak przede wszystkim jesteśmy integratorem łańcucha dostaw. FM Logistic, jako ekspert wspiera klientów w projektowaniu i zarządzaniu łańcuchem dostaw.

Jedną z koncepcji FM Logistic, która pozwala optymalizować realizowane misje logistyczne są platformy multiklienckie.

Dzięki temu, że w jednym miejscu zebrano firmy z jednej branży, można korzystać z poolingu, gdyż towary klientów trafiają do tych samych odbiorców i sklepów. Pierwsza tego typu platforma logistyczna ulokowana jest w Mszczonowie i ta w całości jest dedykowana branży FMCG. Platforma w Błoniu została przeznaczona do obsługi klientów z branży farmaceutycznej.

Chcemy wyprzedzać potrzeby i oczekiwania klienta poprzez wskazywanie obszarów synergii i optymalizacji kosztowej. To operator logistyczny powinien widzieć więcej niż klient, bo ma ogromny potencjał, know-how i doświadczenie. Dlatego staramy się dla wszystkich naszych klientów pełnić rolę doradcy, eksperta i zaufanego partnera. Wieloletnie doświadczenie FM Logistic w pracy przy projektach FMCG daje gwarancję, że każda z podejmowanych przez nas misji logistycznych zakończona będzie sukcesem. Dzięki naszej empirycznej wiedzy i doświadczeniu jesteśmy w stanie dostarczać klientom wymierne korzyści na każdym etapie obsługi łańcucha dostaw.

efektywną kosztowo, ale i satysfakcjonującą jakościowo dla klienta procedurę obsługi towarów. To trudne zadanie, a wraz z rozwojem rynku e-commerce obsłudze zwrotów poświęca się dziś coraz więcej uwagi.

Operatorzy logistyczni w FMCG

Z jakimi wyzwaniem związana jest obsługa logistyki w branży FMCG? Jakie specyficzne wymagania w zakresie transportu/

dystrybucji i magazynowania zgłaszają firmy z branży FMCG? – *W naszej branży kluczowa jest proaktywność i nieustanne poszukiwanie nowych rozwiązań, dostosowanych do potrzeb klientów. Przykładem może być ostatnio wprowadzona usługa ultraFresh. Wspomniany serwis jest dedykowanym systemem dostaw do sieci handlowych w obniżonej temperaturze od 0 do 2°C (podstawowym biznesem Fresh Logistics jest dystrybucja w zakresie od 2 do 6°C).*



W przypadku produktów sezonowych wyraźnie widać korzyści z zastosowania outsourcingu logistycznego. To pozwala z jednej strony precyzyjnie analizować potencjał wynikający z wdrożenia usług outsourcingowych, a z drugiej – daje szansę operatorom logistycznym by mogli „wykazać się” przy realizacji zadań



Duża sezonowość

Monika Hapter, Kierownik rozwoju logistyki w DB Schenker Logistics

Trzeba podkreślić, że w branży FMCG szybkość i terminowość ma szczególne znaczenie. Ponadto rynek dóbr szybkozbywalnych rządzi się dużą sezonowością – szczyty występują nie tylko w okresach przedświątecznych, ale również tygodniowych i miesięcznych. Największym wyzwaniem są zatem wahania obsługiwanych wolumenów – zarówno w zakresie ilości

składowanego towaru oraz realizowanych zleceń. Sprzedaż w szczytach, będąca dziesięciokrotnością sprzedaży w pozostałym okresie nie jest niczym niespotykanym. Kluczową kompetencją jest w tym momencie zdolność realizacji usług na stałym poziomie jakościowym, niezależnym od sezonowości. Wyzwaniem stanowią również akcje promocyjne, gdzie w bardzo krótkim czasie i według restrykcyjnych terminarzy ogromna ilość towaru musi zostać przygotowana i rozwieziona do centrów dystrybucyjnych lub sklepów.

Jednocześnie warto zwrócić uwagę na ciągłą presję kosztową. W branży spożywczej szczególnie liczą się miejsca po przecinku, ponieważ każdy zredukowany grosz kosztu jednostkowego może się przekładać na przewagę konkurencyjną klienta.

tworzyliśmy we współpracy z klientami. Sprawiając, że małe i średnie firmy mogą konkurować z liderami rynkowymi, ponieważ transport nie stanowi już znacznej części kosztów – tłumaczy Marcin Turski, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta we Fresh Logistics.

– Za przykład wymagań w zakresie usług dla sektora FMCG może posłużyć aktualna oferta DSV Solutions. Poza standardową, wielko-wolumenową skalą składowania, wydań paletowych, kartonowych czy sztukowych, na dużą skalę realizujemy na przykład obsługę bezpośrednich dostaw do sklepów. Wykorzystujemy tutaj m.in. dedykowane kosze, dzięki którym jesteśmy w stanie dostarczyć towar, wprowadzając go do galerii handlowej. Obsługujemy także sortowanie zwrotów dla klientów e-commerce, włącznie z finalną weryfikacją jakościową produktów. Znaczna część naszej działalności to usługi dodatkowe, takie jak przepakowywanie, tworzenie zestawów promocyjnych, wydruki etykiet, czy też produkcja standów reklamowych – podsumowuje Maciej Walenda, prezes zarządu DSV Solutions. ◀

dr Marcin Jurczak

Ze względu na „ultra” krótki termin przydatności do spożycia przewożonych towarów, 7 dni, zarówno dostawy jak i odbiory

odbywają się przez cały tydzień. Wśród tych produktów znajdują się: m.in. świeże ryby oraz mięso na tackach. Usługę ultraFresh

Droga do doskonałości pomiędzy Tobą a Twoimi klientami

FM Logistic, międzynarodowy operator logistyczny, tworzy, wprowadza i pilotuje działania w ramach globalnego łańcucha dostaw dostosowane do oczekiwań klientów. Jako kreator i lider w wdrażaniu logistycznych rozwiązań sprawia, iż każdy, nawet najbardziej skomplikowany łańcuch przepływu dóbr staje się efektywny.

magazynowanie • dystrybucja • transport krajowy • transport międzynarodowy • co-packing • co-manufacturing

Znacznie poniżej zera

100% działalności Frigo Logistics stanowi obsługa towarów spożywczych, głęboko mrożonych, należących zazwyczaj do klientów. Dla zapewnienia utrzymania wysokiej jakości usług oraz bezpieczeństwa żywności spółka weryfikuje je pod względem jakości, jednoznacznie identyfikuje oraz postępuje z nimi zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i wymaganiami klientów.

Podstawowym klientem Frigo Logistics są sieci handlowe. Już w 2009 r. firma została centrum dystrybucyjnym dla jednej z nich, a w 2011 r. – dla kolejnej. Klientami są także producenci żywności, wchodzący w skład międzynarodowych koncernów. Usługi logistyczne świadczone przez Frigo Logistics obejmują: składowanie, kompletowanie, co-packing/re-packing, transport/dystrybucję. Poza tym są to „szyte na miarę” usługi dodatkowe, tj. etykietowanie, pomiar glazury ryb i krewetek, szczegółowa kontrola wybranych cech jakościowych przejmowanych towarów.

Trudny wybór

Badania przeprowadzone przez Frigo Logistics w 2014 r. wykazuje, że klienci przede wszystkim oczekują od operatora logistycznego konkurencyjnych cen, wysokiej jakości operacyjnej, zwłaszcza dostarczenia odbiorcy właściwego towaru we właściwym czasie oraz składowania go we właściwych warunkach termiczno-higienicznych i dużej elastyczności operacyjnej, co oznacza niezawodność i realizowanie nagłych i nietypowych zleceń.



Spółka zorientowana jest na budowanie kultury organizacyjnej opartej na doskonaleniu „wszystkich i wszystkiego”, a także opartej na wiedzy i rozwoju

Jednak firma z branży spożywczej wybierając operatora logistycznego powinna także kierować się jego doświadczeniem, wiarygodnością biznesową, jakością usług logistycznych bazującą na indywidualnych, ponadstandardowych i elastycznych rozwiązaniach potwierdzonych sukcesami operacyjnymi. Jego systemy WMS i TMS powinny być kompatybilne z systemami IT klienta. Ważne jest też to, czy silna jest kultura organizacyjna zorientowana na klienta i doskonalenie, co oznacza, że zespół pracowników ciągle poszukuje efektywnych rozwiązań i zrozumienia potrzeb klienta, gotowy jest do podejmowania nietypowych decyzji oraz bliskiej współpracy z klientem. Wybrana firma powinna też posiadać rozwiązania techniczno-organizacyjne spełniające wymagania prawne i korporacyjne, podparte certyfikatami potwierdzającymi działanie w oparciu o co najmniej system zarządzania jakością i bezpieczeństwem żywności według międzynarodowych standardów, a także rozwiązania organizacyjno-techniczne, które mogą zaspokoić przyszłe potrzeby klienta oraz takie, które funkcjonują w zgodzie z zasadą „3P” (*people-planet-profit*).

Czemu trzeba sprostać

Te wszystkie warunki stara się spełnić Frigo Logistics. W jego wypadku podstawowym wyzwaniem jest utrzymanie wysokiej jakości oferowanych usług i rentowności, przy znacznej zmienności liczby

Frigo Logistics Sp. z o.o.

- ▶ Powstała w 2001 r. Trzy lata później została przejęta przez przedsiębiorstwo Nichirei Holding Holland B.V. z siedzibą w Rotterdamie, które wchodzi w skład japońskiego koncernu Nichirei z siedzibą w Tokio.
- ▶ Przedsiębiorstwo zajmuje się w Polsce logistyką wyłącznie produktów spożywczych głęboko mrożonych.
- ▶ Siedziba mieści się w Żninie, a magazyny-mroźnie w Żninie i w Radomsku.

klientów w zakresie minimalizacji wielkości przesyłek, warunków termicznych podczas przewozu lodów przy konieczności redukcji emisji CO₂ oraz rosnącym średnim wieku kierowcy. Dochodzi także wdrażanie licznych projektów w obszarze IT mających wysokie ryzyko przekroczenia budżetu projektu, terminu wykonania lub niezrealizowania założonej funkcjonalności, a także profesjonalne kształtowanie relacji firmy z otoczeniem, czy też budowanie reputacji, a nawet motywowanie i utrzymanie wyspecjalizowanych pracowników liniowych (operatorów wózków widłowych).

W wypadku zarządzania dystrybucją produktów głęboko mrożonych problemem jest znaczna zmienność liczby zleceń na rynku w czasie występowania pików. Do tego dochodzą coraz częstsze i mniejsze

Mamy coraz częstsze i mniejsze zlecenia transportowe, a wymagania operacyjne określane wskaźnikami logistycznymi najczęściej na poziomie światowym.

zleceń na rynku związanej z występowaniem pików miesięcznych i sezonowych. Ważne jest też utrzymanie konkurencyjnych cen przy rosnących wymaganiach klientów, dotyczących jakości i społecznej odpowiedzialności biznesu. Wyzwaniem jest podnoszenie wydajności transportu drogowego przy rosnących wymaganiach

zlecenia transportowe, przy wymaganiach operacyjnych określanych wskaźnikami logistycznymi na poziomie światowym. Taka firma jak Frigo Logistics musi też zapewnić wymagane prawem i umowami z klientami rozwiązania organizacyjno-techniczne przy takich ograniczeniach u odbiorców towarów jak brak „zimnej” rampy. Mimo

tego klienci wymagają optymalizacji procesów w krótkim czasie, aby było „taniej, szybciej i lepiej” na ich rzecz.

Bywa, że występują problemy z identyfikowalnością procesów logistycznych (koniecznością śledzenia ruchu konkretnej partii żywności). Są też sytuacje kryzysowe, w czasie których firma musi właściwie i szybko działać, np. w sytuacji awarii pojazdu czy agregatu chłodniczego lub wycofania żywności z rynku. Inne to wymagania .prawa żywnościowego, standardy GMP i GHP oraz normy międzynarodowe dla systemów zarządzania jakością i bezpieczeństwem żywności. Czasem jest problem z podziałem odpowiedzialności pomiędzy poszczególnymi uczestnikami łańcucha produkcji i dystrybucji.

Doświadczenie daje przewagę

Usprawnienie obsługi klientów we Frigo Logistics prowadzone jest od wielu lat. To poszerzyło perspektywę operatora i zaowocowało rozwiązaniami, które mogą zagwarantować wysoką jakość usług logistycznych, przy eliminacji potencjalnego zagrożenia. Spółka korzysta z doświadczeń organizacji wchodzących w skład Nichirei Holding Holland B.V. (właściciel), a także Nichirei Corporation. Przynależność do japońskiego koncernu Nichirei, daje jej dostęp do znaczącego kapitału zakładowego, wiarygodność i reputację oraz bezpieczeństwo biznesowe.

Frigo Logistics zorientowana jest na budowę kultury organizacyjnej opartej na doskonaleniu „wszystkich i wszystkiego”, a także na wiedzy i rozwoju. Ciągłe szukanie skutecznych i efektywnych rozwiązań



Podstawowym wyzwaniem jest utrzymanie wysokiej jakości oferowanych usług i rentowności przy znacznej zmienności liczby zleceń na rynku, związanej z występowaniem tzw. pików miesięcznych i sezonowych

spełniających potrzeby klientów, inwestycja w technologie informatyczne i magazynowe, które mają na celu optymalizację i komfort pracy to cel spółki. Doskonale i wprowadzanie drobnych usprawnień i innowacji sprawia, że od kilku lat osiąga ona wyniki operacyjne na światowym poziomie.

Frigo Logistics działa odpowiedzialnie i etycznie względem wszystkich grup społecznych, z możliwie największym poszanowaniem środowiska przyrodniczego i w pełnej zgodzie z obowiązującymi regulacjami prawnymi. Dzięki temu możliwa jest synergia pomiędzy trzema obszarami funkcjonowania organizacji – ekonomicznym, środowiskowym i społecznym.

A jako, że obecna logistyka to przede wszystkim przepływ informacji, który

wymaga zaawansowanych systemów i narzędzi informatycznych, to Frigo Logistics stawia na takie systemy jak: system zarządzania magazynem WMS Qguar, który współpracuje z bezprzewodowymi skanerami kodów kreskowych oraz obsługujący system kompletacji głosowej Voice Picking, system zarządzania transportem TMS Speed z automatyczną funkcją planowania, system zarządzania oknami czasowymi w magazynach Dock Booking, system zarządzania reklamacjami Reklamacje.net, oprogramowanie dla celów elektronicznej wymiany dokumentów EDI. Ponadto, wykorzystywane są standardy znakowania palet w systemie GS1 oraz bezprzewodowa sieć informatyczna w magazynach. ◀

Ewa Orzechowska,
Frigo Logistics Sp. z o.o.

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,
niezgodny dla zasobów
naturalnych, z drewna
tartacznego 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 · info@inka-paletten.com
www.inka-paletty.pl

Zaczęło się od Ukrainy

Dostawca środków higienicznych (m.in. papieru toaletowego i pieluszek jednorazowych) Kimberly Clark powierzył swoją obsługę FIEGE sp. z o.o. Realizacja usług dla tego renomowanego klienta odbywa się w nowym magazynie FIEGE w Poznaniu.

Współpraca, która rozpoczęła się w tym roku, obejmuje kompleksową obsługę logistyczną oraz szereg usług dodatkowych. FIEGE jest odpowiedzialne za przyjęcie produktów Kimberly Clark na stan magazynowy, zarządzanie *stockiem*, komisjonowanie oraz wydawanie produktów na zlecenie klienta. FIEGE zapewnia również dostawy na rynki wschodnie.

Zaczęło się od Ukrainy

W 2013 r., Kimberly Clark powierzyło swoją obsługę FIEGE na Ukrainie. Wysoka jakość oraz satysfakcja z dotychczasowej obsługi miało ogromny wpływ na decyzję firmy o rozpoczęciu współpracy z wiarygodnym i sprawdzonym partnerem w Polsce. – *Mamy pełną świadomość, że marka FIEGE oznacza gwarancję sprawnej obsługi i wysokiej jakości i dlatego z pełnym przekonaniem podjęliśmy decyzję o współpracy z FIEGE również w Polsce* – stwierdził Alexander Sinelschikov, Supply Chain Director, Central & Eastern Europe w Kimberly Clark. – *To dla nas zawsze szczególny powód do dumy, gdy nasi klienci nagradzają nas rozszerzeniem zakresu współpracy w innych krajach lub na inne usługi, doceniając nasze rozwiązania i osiągane wskaźniki jakościowe. Cieszę się również z tego, że uruchomienie współpracy z Kimberly Clark w Polsce przebiegło bar-*

dzo sprawnie, w wyjątkowo krótkim czasie, bez żadnych problemów i opóźnień – dodał Piotr Kohmann, prezes FIEGE sp. z o.o. w Polsce i na Ukrainie.

Jak wspomniano wyżej, rolę magazynu centralnego z którego realizowane są wysyłki towaru na Litwę, Łotwę, Estonię, Ukrainę, Rosję, Azerbejdżan oraz Gruzję pełni magazyn Kimberly Clark w Poznaniu. Na chwilę obecną magazyn ten nie obsługuje Polski.

Operator z doświadczeniem

O wyborze FIEGE jako operatora logistycznego zdecydowało kilka czynników. Głównym z nich było przekonanie Kimberly Clark o wysokich standardach świadczenia

chowaniu wysokiego poziomu obsługi i właściwego stosunku jakości do ceny.

Poza tym FIEGE posiada szerokie doświadczenie w branży FMCG i *healthcare*. Obsługuje wiodących producentów, w związku z czym posiada szerokie *know-how* prowadzenia tego typu operacji. – *Dzięki ustandaryzowanym procedurom oraz wypracowanym rozwiązaniom operacyjnym jesteśmy w stanie przenieść posiadaną wiedzę na grunt nowego projektu, zapewniając*



Łukasz Popowski

Obsługa logistyczna wyrobów higienicznych wymaga zachowania szczególnej uwagi w zakresie zachowania czystości. Specyfika składowanych produktów wymusza również ścisłe i bezwarunkowe przestrzeganie procedur w zakresie warunków składowania.

usług przez spółkę, co bezpośrednio wynika z faktu, iż obsługuje Kimberly Clark na Ukrainie. Drugim, nie mniej istotnym czynnikiem, było przedstawienie efektywnego rozwiązania logistycznego przy za-

wzrost jakości i efektywności realizowanej obsługi logistycznej Kimberly Clark – podkreśla Łukasz Popowski, Business Development Specialist w FIEGE sp. z o.o.

Na pytanie: – *Czym różni się obsługa logistyczna takich firm jak Kimberly Clark od obsługi innych z branży FMCG?* – Łukasz Popowski odpowiedział: – *Obsługa logistyczna wyrobów higienicznych wymaga zachowania szczególnej uwagi w zakresie zachowania czystości. Specyfika składowanych produktów wymusza również ścisłe i bezwarunkowe przestrzeganie procedur w zakresie warunków składowania (temperatura, poziom wilgotności, nasłonecznienie, odpowiedni osprzęt manipulacyjny). Sporym wyzwaniem jest stosunkowo duża rotacja towaru połączona z koniecznością stosowania strategii FIFO. Te czynniki, w połączeniu z systemem składowania blokowego, sprawiają, że bardzo istotna staje się ciągła optymalizacja powierzchni oraz stałe podnoszenie efektywności procesów.* ◀



Wysoka jakość oraz satysfakcja z dotychczasowej obsługi na Ukrainie miało ogromny wpływ na decyzję firmy o rozpoczęciu współpracy z wiarygodnym i sprawdzonym partnerem w Polsce

Nowatorskie „put to light” by FM Logistic & Balea

Dział Innowacji FM Logistic opracował i wdrożył własną wersję systemu „put to light”. To nowoczesne rozwiązanie, które znacznie usprawnia proces kompletacji zamówień. Partnerem technologicznym stworzonej innowacji jest firma Balea.

Firmy logistyczne nieustannie poszukują możliwości optymalizacji i podnoszenia jakości realizowanych procesów. PMO (*picking multi order*), czyli kompletacja kilku zamówień jednocześnie to czynności złożone i czasochłonne. By zwiększyć wydajność tego procesu kompletacji przy użyciu skanera zastąpiono kompletacją głosową tzw. *voice picking*.

wania świetlne pomaga *pickerowi* (osobie odpowiedzialnej za kompletację zamówień) na poprawne i sprawne przygotowanie wielu zamówień jednocześnie. To istotne, bo tylko w Tomaszowie Mazowieckim na platformie FM Logistic przygotowanych jest miesięcznie około dwóch milionów *box preparacji* dla ponad 500 sklepów.

jego elastyczność, łatwość adaptacji i ergonomia. Nowatorskie rozwiązanie pozwala na obsługę wielu nośników w jednym czasie i można je montować do wszystkich marek wózków widłowych typu *order picker*. W tej chwili trwają prace końcowe nad projektem adaptacji rozwiązania dla *pickingu* sztukowego, gdzie powstaje nowy



Kompletacja kilku zamówień jednocześnie to czynności czasochłonne

Połączone rozwiązania PMO z *voice picking* pozytywnie wpływają na wydajność, nie gwarantują jednak jakości, czyli poprawności kompletacji. *Put to light* okazał się o wiele bardziej precyzyjny. Podczas preparacji sygnalizacja świetlna wskazuje, a który nośnik należy odłożyć dany karton, a wyświetlacz informuje o ilości kartonów. Proste narzędzie wykorzystujące oznako-

Put to light wykorzystując oznakowania świetlne pomaga pickerowi na przygotowanie wielu zamówień jednocześnie.

– W FM Logistic od zawsze stawiamy na najwyższą jakość usług. Dlatego nie tylko wykorzystujemy najnowocześniejsze technologie dostępne na rynku, ale także sami tworzymy nowe narzędzia. Tak jest też w tym przypadku. Nasz system *put to light*, który zaprojektowaliśmy wraz z firmą Balea, jest aktualnie najdoskonalszym narzędziem tego typu na rynku – mówi Marek Podsiadło, dyrektor Platformy FM Logistic w Tomaszowie Mazowieckim.

W tej chwili w FM Logistic wykorzystywanych jest już kilka urządzeń do *put to light* by FM Logistic & Balea. To, co sprawa, że stworzony system jest wyjątkowy to

wózek, który będzie w stanie obsługiwać aż 26 nośników na raz. Zaprojektowane narzędzie jest ergonomiczne, bo nie wymaga zastosowania żadnego kodu zabezpieczającego, a do tego wygodne, bo ilość danego towaru, który należy zapakować, jest wyświetlana po obu stronach wózka/nośnika, czyli jest zawsze widoczna dla operatora.

Już w najbliższym roku budżetowym 100% preparatorów na platformie FM Logistic w Tomaszowie Mazowieckim ma być wyposażone w tego typu urządzenia, po to by całość preparacji wykonywać przy użyciu tej niezawodnej technologii. ◀

Więcej informacji: www.fmlogistic.com

Kompetencje w okresach szczytowych

Wyzwaniem w obsłudze branży FMCG są wahania wolumenów. Wartość sprzedaży w okresach szczytowych czasem jest dziesięć razy wyższa od sprzedaży w pozostałym czasie. Wtedy kluczową jest zdolność realizacji usług na stałym poziomie jakościowym, niezależnym od sezonowości.

W obsłudze logistycznej FMCG ważna jest przede wszystkim elastyczność zasobów, wysoka wydajność, a także optymalizacja wykorzystania powierzchni i systemów składowania. Jest to potrzebne zwłaszcza podczas obsługi szczytów sezonowych. Istotny jest również monitoring serii i dat w zależności od ważności i od specyfiki produktu. Z kolei zintegrowanie systemów klienta i operatora zapewnia szybkość reakcji i minimalizuje błędy. Nie można również zapomnieć o przestrzeganiu bezpieczeń-

stwa produktów FMCG, a więc o pełnej ochronie, monitoringu i związanych z tym procedurach. Ważnym elementem jest również logistyka zwrotów oraz integracja procesów magazynowo-transportowych.

Obsługa klientów z branży FMCG wymaga dedykowanych rozwiązań informatycznych, dostosowanych do specyficznych wymagań konkretnego klienta. Można zauważyć wyraźną tendencję do daleko idącej integracji elektronicznej systemów operatora i klienta. W jej efekcie obydwie strony mają pełną przejrzystość działań

podejmowanych przez partnera w czasie rzeczywistym. Dotyczy to np. prognoz, statusu realizacji zleceń, ich śledzenia w procesie dystrybucji lub wystąpienia jakichkolwiek sytuacji nieregularnych. Dzięki integracji elektronicznej systemów klienta i operatora wiele zadań można zautomatyzować, np. przygotowywanie raportów, lub całkowicie wyeliminować obieg papierowych faktur, na rzecz faktury elektronicznej. ◀



Mariusz Jaromin

Mariusz Jaromin,
szef operacyjny
Logistyki Magazynowej
w DB Schenker Logistics

Spełniając najśrodsze oczekiwania

Grzeški, Jeżyki, Familijne, Jutrzenka, Goplana, Akuku, Hellena, Solidarność, Appetita, Siesta – to nazwy firm producenckich oraz znanych polskich marek napojów, przypraw i słodczy. Wszystkie są obecne w portfolio grupy kapitałowej Colian S.A. Częścią tej grupy, zajmującą się obsługą logistyczną należących do niej podmiotów, jest Colian Logistic.

Siedziba firmy mieści się w Opatówku koło Kalisza. Jednak posiada ona oddziały i w innych miastach – w Kaliszu, Kostrzynie Wlkp, Bydgoszczy, Wykrotach, Wrocławiu oraz w Lublinie.

Obecnie Colian Logistic świadczy pełen zakres usług logistycznych nie tylko dla podmiotów z grupy kapitałowej, ale również dla firm zewnętrznych zainteresowanych usługami logistyki i magazynowania w kraju i za granicą. Szeroki zakres usług i wieloletnie doświadczenie sprawiają, że spółka z sukcesami realizuje coraz więcej kontraktów logistycznych dla firm zewnętrznych. W związku z szybkim rozwojem logistyki kontraktowej doce-



wano się na Panattoni Park Wrocław III, gdyż jest to najnowsza, mająca bardzo dobre położenie inwestycja Panattoni Europe w regionie Dolnego Śląska. Centrum dystrybucyjne mieści się bezpośrednio przy

Obecnie Colian Logistic świadczy pełen zakres usług logistycznych nie tylko dla podmiotów z grupy kapitałowej, ale również dla firm zewnętrznych zainteresowanych usługami logistyki i magazynowania w kraju i za granicą.

lowo zajmie 9,3 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowo biurowej w kompleksie Panattoni Park Wrocław III. Tym samym wzbogacił on ofertę magazynową o nowe powierzchnie.

Region Wrocławia jest kluczową lokalizacją, gdzie Colian Logistic sukcesywnie pozyskuje nowe kontrakty, stąd decyzja o wynajmie nowego magazynu. Zdecydo-

autostradowej obwodnicy miasta A8 oraz autostrady A4. Dzięki doskonałej lokalizacji obiekt posiada szybkie połączenie z międzynarodowym lotniskiem im. Mikołaja Kopernika oraz gwarantuje łatwy dojazd do centrum Wrocławia. W ramach nowego parku będą zrealizowane 2 hale magazynowe o łącznej powierzchni około 83 tys. m². ◀



Dla firmy Sonnentor

Sonnentor to austriacki producent mieszanek herbaty i przypraw uprawianych według najwyższych ekologicznych standardów. Całą dystrybucję firmy obsługuje Dachser.

Współpraca się rozwija dzięki zapewnieniu przez operatora realizacji dostaw w ramach precyzyjnie zdefiniowanych okien czasowych.

Firmę Sonnentor w 1988 r. założył Johannes Gutmann. Jako jej logotyp wybrał uśmiechnięte słońce – średniowieczny symbol życia i światła. Postanowił też wprowadzić na rynek, na skalę międzynarodową, produkty z ziół uprawianych przez rolników z austriackiego regionu Waldviertel, skąd pochodził.

Priorytetem dla firmy było sprawne zaopatrywanie niemieckich sklepów franczyzowych, dlatego na operatora logistycznego wybrano austriacką organizację Dachser. Klient był zadowolony z jakości i terminowości usług operatora, dlatego postanowił zaangażować go również do dostarczania surowców, czyli do transportu przesyłek z upraw do magazynów. Niezwykle istotną kwestią było przestrzeganie okien czasowych dostaw, a także zapewnienie dodatkowej obsady pracowników zajmujących się umieszczaniem produktów na półkach w sklepach.

Sonnentor cały czas stosuje zasady uczciwego handlu, opiera się na pracy ręcznej i specjalizacji, a śmiejące się słońce jest nadal logo firmy. Te najwyższej jakości herbaty ziołowe, kawa, przyprawy i mieszanki ziół znalazły także lojalnych klientów za granicą – firma eksportuje je aż do 50 różnych krajów. To Dachser gwarantuje, że te ekologiczne produkty można znaleźć w wielu europejskich krajach.

Sonnentor stopniowo poszerzał swoją ofertę herbat i przypraw o czekoladę, upominki, kawę, kakao, a nawet oleje, mieszanki zup i wiele innych produktów. Dachser codziennie odbiera towar z centrum Sonnentor w Sprögnitz w regionie Waldviertel. W oddziale Dachser w Linz produkty są rozdzielane na poszczególne linie transportowe, a następnie dostarczane do punktów sprzedaży detalicznej Sonnentor w Austrii, Niemczech, Francji i Szwajcarii oraz do hurtowników w Niemczech i Szwajcarii. ◀

Masz chwilę na przyjemności...

Logistyką już się zajęliśmy

Rozwiązania logistyczne dla Twojej branży

- ✓ Przesyłka Paletowa dla firm
- ✓ Kompleksowe usługi Magazynowania
- ✓ Dystrybucja krajowa ładunków drobnicowych i całopojazdowych
- ✓ Sieć platform przeładunkowych i magazynów klasy A
- ✓ Nowoczesna flota pojazdów



DPD Polska w nowym kształcie

Spółka DPD Polska zmienia swój wizerunek. Zmiany mają na celu ujednoczenie nazewnictwa i elementów wizualnych we wszystkich spółkach grupy w całej Europie i uzyskanie większej rozpoznawalności międzynarodowej marki. Marką DPDgroup zostały objęte podmioty należące do holdingu GeoPost, w tym DPD Polska i Siódemka S.A.



Za zmianą wizualną stoi nowa filozofia działania, wyrażona hasłem „Your delivery experts”. – *Jesteśmy europejskim liderem w doręczaniu przesyłek. Nasza branża funkcjonuje w bardzo zmiennym i dynamicznym środowisku i aby oferować usługi na najwyższym poziomie, cały czas musimy doskonalić działania operacyjne. Dla naszych klientów liczy się przede wszystkim terminowość doręczania przesyłek, ale także elastyczność, wygoda i prostota rozwiązań. Nowa wizualizacja ma jeszcze mocniej wyróżnić markę na tle rynku, tak aby naszym klientom czytelnie kojarzyła się z tymi wartościami* – mówi Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska.

Właściciel polskiego operatora funkcjonuje w 26 krajach Europy, dostarcza ponad 3 mln paczek dziennie i z 11% udziałem zajmuje drugie miejsce na europejskim rynku. Pod względem rozległości sieci połączeń drogowych plasuje się na pierwszym miejscu z 20% udziałem. Grupa dostarcza przesyłki do 230 krajów na świecie, czyli niemal do każdego zakątka kuli ziemskiej.

– *Cały ten potencjał dostępny jest także dla polskiego klienta, który może skorzystać z międzynarodowej sieci kurierskiej, wysyłając paczkę do każdego miejsca na świecie. Wspólnie wypracowane standardy obsługi są jednolite w całej europejskiej sieci i wynikają z dążenia do doskonałości operacyjnej i innowacyjności rozwiązań. Jest to kluczowy czynnik przewagi konkurencyjnej, dzięki któremu jako ekspert w doręczaniu przesyłek od lat wyznaczamy kierunki w branży* – powiedział Rafał Nawłoka.

Nowa strategia DPD w Polsce

DPD Polska, wprowadzając nowe logo podejmuje międzynarodowe zobowiązania DPDgroup, której jest częścią. Nowe podejście, przewidujące między innymi koncentrację na wymaganiach konsumenta, jest zbieżne z ubiegłoroczną decyzją o zakupie Siódemki S.A., przypieczętowaną zgodą UOKiK z 1 października 2014 r.

– *Potencjał Siódemki świetnie wpisuje się w strategię rozwoju DPDgroup. Uzupełniamy w ten sposób nasze kompetencje, tworząc kompletną ofertę dla wszystkich segmentów rynku. Połączenie atutów Siódemki zorientowanej na potrzeby e-commerce, małych i średnich firm z silną pozycją DPD w Polsce i na rynku międzynarodowym, pomoże naszym klientom firmowym uzyskać przewagę konkurencyjną* – wyjaśnia Rafał Nawłoka.

Połączenie prawne planowane jest na drugi kwartał 2015 roku. W tej chwili DPD jest liderem polskiego rynku KEP z 24% udziałów i obrotami przekraczającymi 1 mld zł. Priorytetem DPD Polska na najbliższe dwa lata jest uzyskanie synergii operacyjnej i biznesowej, w postaci optymalnej sieci logistycznej, szeroko dostępnych usług zgodnych z wymaganiami rynku i wysokiej jakości obsługi na każdym etapie procesu logistycznego.

Pierwszym etapem łączenia spółek jest integracja rejonów kurierskich i ujednoczenie standardów, między innymi w obszarze infrastruktury logistycznej, które decydują o niezawodności procesów. To właśnie te czynniki stanowią punkt wyjścia dla wysokiej jakości usług na tzw. „ostatniej mili”. Kolejny krok polega na zintegrowaniu oferty eksponującej najlepsze z wypracowanych przez obie firmy rozwiązań. – *W tym roku scalamy ofertę. Wykorzystamy wszystko, co*

dobrze sprawdzało się w DPD Polska i w Siódemce S.A. – deklaruje prezes Nawłoka.

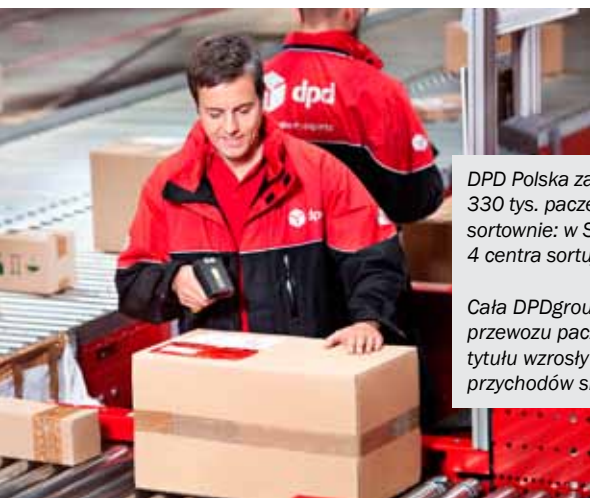
W drodze do doskonałości

– *Obecnie na całym świecie kierunek zmian wyznacza konsument, czyli końcowy odbiorca paczki. To jego wymagania kształtują i będą kształtować nasz rynek. Strategia DPDgroup koncentruje się na ostatnim etapie doręczenia, który decyduje o zadowoleniu odbiorcy. Stąd tak ważne jest, aby przesyłka była dostarczona na czas, w idealnym stanie, w miłej atmosferze i w ramach prostego, wygodnego procesu. Dlatego stawiamy na doskonałość operacyjną połączoną z innowacyjnością* – mówi Rafał Nawłoka.

Druga sfera to rozwiązania systemowe wykreowane pod konkretne potrzeby klienta biznesowego – firma stawia na bliski kontakt z kluczowymi klientami, zrozumienie indywidualnych potrzeb, a przez to elastyczność w kształtowaniu oferty. Zmiany dotkną także system punktów wysyłki paczek, Siódemka Service Point. Zostaną one razem z DPD Strefa Paczki wcielone do sieci DPD Pickup, tworząc największą w Polsce sieć miejskich placówek umożliwiających nadania i odbiory paczek w wygodnych dla konsumentów lokalizacjach.

Grupa DPD Polska współpracuje dziś z prawie 6000 kurierów w gęstej sieci oddziałów na terenie całej Polski. Dzięki nowoczesnej infrastrukturze firma osiąga standardy operacyjne zapewniające sprawność procesów logistycznych. Te z kolei stanowią punkt wyjścia w staraniach o najwyższą jakość obsługi na ostatnim etapie doręczenia.

– *Dzięki harmonijnemu rozwojowi naszej oferty przez ponad 20 lat funkcjonowania na polskim rynku, dysponujemy ofertą dopasowaną do potrzeb wszystkich grup klientów. Wysoka jakość i wydajność naszych procesów operacyjnych, a także innowacyjne rozwiązania IT pozwalają nam z powodzeniem zadbać o sprawność kurierów na ostatniej mili i liczyć na zadowolenie nadawców i odbiorców paczek* – podsumowuje Rafał Nawłoka. ◀



DPD Polska zatrudnia 6 tys. kurierów i dostarcza ponad 330 tys. paczek dziennie. Sieć logistyczną tworzą 2 centralne sortownie: w Strykowie koło Łodzi i w Rawie Mazowieckiej oraz 4 centra sortujące (Gdańsk, Warszawa, Poznań, Gliwice).

Cała DPDgroup ma 11% udziałów w europejskim rynku przewożenia paczek. W ciągu ostatnich pięciu lat dochody z tego tytułu wzrosły o 47%, a w samym tylko 2014 roku wartość przychodów sięgnęła 4,9 mld euro

„Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia”

Projekt nr POIS.07.02.00-00-024/13-00

współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności

Beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Wartość projektu: 88 541 489 PLN

Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej: 51 378 344 PLN

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

Priorytet VII „Transport Przyjazny Środowisku”

Działanie 7.2. „Rozwój Transportu Morskiego”

Inwestycja obejmuje przebudowę odcinka Nabrzeża Szwedzkiego wraz z dostępem drogowo-kolejowym, infrastrukturą nadziemną i podziemną oraz budowę instalacji odbierającej ścieki ze statków.



Więcej informacji o beneficjencie i projekcie: www.port.gdynia.pl
Informacje o POliŚ: www.pois.gov.pl

Dopasowane do magazynu

Magazyn i wózek widłowy to dwie rzeczy, które od razu kojarzą się z logistyką. Oba elementy są nierozłączne i nawet najlepiej zaprojektowany magazyn nie będzie działał optymalnie, jeżeli jeszcze na etapie projektowania zostaną dobrane złe wózki widłowe. Dobór odpowiednich jest jedną z kluczowych rzeczy, która w przyszłości będzie procentować i może zaważyć na zwrocie całości inwestycji.

Wózki widłowe z pozoru to bardzo prosta konstrukcja – cztery lub trzy koła, kabina operatora oraz maszty z widłami. Jednak profesjonaliści poruszający się w zakresie logistyki wiedzą doskonale, że za tym narzędziem kryje się znacznie, znacznie więcej. Wózek jest tym elementem w całości łańcucha dostaw, którego znaczenie jest czasem niedoceniane. Przecież całość operacji jest prosta. Podjeżdża wózek, rozładowuje towar z pojazdu, a następnie układa go na regale gdzieś w magazynie. W bar-

dzo dużym uproszczeniu, mniej więcej tak to wygląda. Jednak na tym etapie łańcucha dostaw dobór odpowiednich wózków – dopasowanych do magazynu, w dużym stopniu implikuje sprawność przejścia pa-

funkcjonowały w symbiozie. Tylko wtedy będzie można mówić o rozwiązaniu optymalnym. Potrzebę zastosowania konkretnych rozwiązań magazynowych wyznacza charakter przedsiębiorstwa, to jaki towar

Dobór odpowiednich wózków – dopasowanych do magazynu, w dużym stopniu implikuje sprawność przejścia palety przez magazyn, a co za tym idzie również koszt przejścia.



Wózki systemowe zostały zaprojektowane z myślą o jak największej oszczędności powierzchni magazynowej. Gęsto osadzone regały i mała przestrzeń korytarzy roboczych pozwalała na zmaksymalizowanie wydajności

lety przez magazyn, a co za tym idzie również koszt przejścia. Obecnie na rynku jest ogromna ilość rozwiązań konstrukcyjnych. Obok dużych i bardzo znanych producentów, pojawia się coraz więcej nowych firm, oferujących inne niż dotąd rozwiązania. Konkurencja jest duża, a oferta coraz bardziej szeroka. Mnogość rozwiązań jest niemal nieskończona. Jak nie zgubić się w tym gąszczu ofert i dobrać wózek widłowy, który spełni stawiane przed nim zadania i przyniesie przedsiębiorstwu wymierny pożytek? Niestety, na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi.

Jaki wózek, a jaki nie

Nie można w łatwy sposób odpowiedzieć na pytanie czy dany wózek jest dobry, czy też nie. Każde urządzenie jest projektowane do wykonania konkretnej pracy, w konkretnych warunkach. Jeżeli przedsiębiorstwo zdecydowało się na budowę magazynu, to wózek widłowy powinien zostać dobrany na etapie projektowania. Ważne jest, aby razem z magazynem

będzie składowany, jak długo i w jakich warunkach. Być może jest to magazyn przeładunkowy z bardzo krótkim czasem przejścia palety lub magazyn dystrybucyjny, gdzie dużą część prac stanowi kompletacja zamówień od klientów. Ważne jest też to jaki rodzaj regałów został zastosowany w magazynie. Tymi danymi powinny kierować się osoby wybierające rodzaj wózka. Dopiero kiedy zapadnie decyzja na ten temat, można skupić się nad danymi technicznymi.

W tym wypadku należy się posiłkować założeniami na temat magazynu – Czy będzie on pracował w systemie zmianowym i ile będzie zmian w ciągu doby? Myśląc o tym przy doborze wózka, od razu należy zwrócić uwagę na maksymalny czas pracy przeznaczony na jedno ładowanie i czas ładowania baterii. Warto też zadać pytanie – Jaki wpływ na pracę magazynu będzie miał rozładowany wózek? Oczywiście jest, że na czas ładowania baterii jest niezdolny, nie pracuje, a więc nie przynosi zysku. Sta-je się obciążeniem i wręcz generuje koszty, zamiast zysków.

Jeżeli przedsiębiorstwo zdecydowało się na budowę magazynu, to wózek widłowy powinien zostać dobrany na etapie projektowania. Ważne jest, aby razem z magazynem tworzyły symbiozę. Tylko wtedy będzie można mówić o rozwiązaniu optymalnym.

Klasyczne rozwiązanie

Gdy mówi się o wózku widłowym, od razu na myśl przychodzi jego najprostsza i klasyczna forma – wózek czołowy. Może być napędzany silnikiem spalinowym lub elektrycznym. Występuje w wielu odmianach – od małych, elektrycznych, działających w zamkniętych pomieszczeniach, aż po ogromne, napędzane silnikiem diesla i mogące unieść wiele ton. Skupmy się jednak na rozwiązaniach dla magazynu zamkniętego, czyli na niedużych wózkach zasilanych energią elektryczną.

Wózki mogące przewozić i podnosić cięższe materiały, mają cztery koła. Zapewnia to dobrą stabilność oraz rozkład masy. Nieco mniejsze posiadają trzy koła, dwa z przodu oraz jedno centralnie umieszczone z tyłu. Takie rozwiązanie znacznie poprawia zwrotność wózka i upraszcza manewrowanie w ciasnych miejscach, np. między półkami.

Wózki czołowe są najbardziej popularne i można je spotkać w każdym rodzaju magazynu lub zakładzie produkcyjnym. Poza wieloma zaletami, jak zwarta kon-



W magazynie, gdzie przewidziano pracę wózków systemowych szerokość korytarzy roboczych wynosi około 1700 mm, a więc w porównaniu do klasycznych rozwiązań, gdzie istnieje potrzeba manewrowania wózkiem i ustawienia go frontem do regału, oszczędność powierzchni jest ogromna. Dobrym przykładem takiej konstrukcji jest seria Sensia RB14-25N2 firmy Mitsubishi

CLARK
THE FORKLIFT

ASbud
MASZYNY BUDOWLANE

40-397 Katowice, ul. Lwowska 38
tel. +48 885 333 011; +48 885 333 044
www.clark-polska.pl email: biuro@clark-polska.pl

A AUTOSTRADA-POLSKA Stoisko
13-15 V 2015 ZF4



Wózek do kompletacji poziomej Jungheinrich ECE 320 z możliwością uniesienia widel – ułatwiającej pracę operatora

struktura, mnogość zastosowań i relatywnie duże możliwości udźwigu, nie są wolne od wad. Największą z nich jest potrzeba dużej powierzchni manewrowej. Oznacza to, że jeżeli będą pracowały pomiędzy regałami, będą potrzebowały szerokich ścieżek pomiędzy nimi, aby móc ulokować palety na odpowiednim miejscu regału. To znacznie zmniejsza pojemność magazynu przy określonej powierzchni.

Odpowiedź producentów

Ze względu na wymienioną wadę klasycznych wózków czołowych, producenci nie szczędzą sił i starań by stworzyć jak najbardziej kompaktowy wózek, zachowując przy tym wszystkie zalety i dodatkowo zwiększając zasięg pracy. Świetnym przykładem takiego rozwiązania jest wózek wysokiego składowania firmy Linde. W zależności od modelu może on dźwignąć od 1000 do 2500 kg. Aby zapewnić operatorowi dobrą widoczność przy manewrowaniu, fotel został umieszczony bokiem do jazdy. Takie rozwiązanie umożliwiło również zmniejszenie jego rozmiarów oraz ułatwiło wsiadanie i wsiadanie.

Podobne rozwiązania konstrukcyjne znaleźć można również w wózkach Still. Model FM-X charakteryzuje się bardzo wysokim obszarem roboczym wynoszącym 13000 mm i udźwignięciem do 2000 kg. Taka konstrukcja zapewnia bardzo dużą elastyczność pracy. Dodatkowo producent zastosował system aktywnej stabilizacji masztu (ALS), który niweluje jego drgania, które pojawiają się przy pracy na dużych

wysokościach. Jak podaje producent, pozwala to na zredukowanie czasu oczekiwania przy regale nawet o 80%.

Kolejną propozycją wózków wysokiego składowania są najnowsze produkty firmy Still – wózek EXV 14-20 oraz EXV-SF 14-20. W pierwszym wypadku jest to wózek z platformą dla operatora, w drugim z dyszlem – prowadzony ręcznie. Liczne możliwości konfiguracji, na przykład pod względem wyboru masztu – teleskopowego, NiHo lub potrójnego – pozwalają na osiągnięcie maksymalnych wysokości podnoszenia do 5466 mm oraz na



Mitsubishi oferuje również czterokierunkowy wózek RBM20-25K. Możliwość poruszania się we wszystkich kierunkach czyni go znacznie sprawniejszym. Dodatkowo może być wykorzystywany do transportu dłużej – jako wózek boczny

Potrzebę zastosowania konkretnych rozwiązań magazynowych wyznacza charakter przedsiębiorstwa, to jaki towar będzie składowany, jak długo i w jakich warunkach.



Producenci nie szczędzą sił i starań by stworzyć jak najbardziej kompaktowy wózek, zachowując przy tym wszystkie zalety i dodatkowo zwiększając zasięg pracy

realizację każdego zadania transportowego. Dzięki lekko poszerzonemu masztemu operator uzyskuje zawsze optymalny widok na końce wideł, ciężar i drogę. W przypadku zapotrzebowania na szczególnie wysokie moce jezdne i wydajności podnoszenia, dostępne są mocne, niezawodne i wymagające minimalnego nakładu serwisowego napędy na prąd trójfazowy z 2,3 kW oraz silniki mechanizmu podnoszenia o mocy 3,2 kW. W celu zoptymalizowania pracy wózków mogą one przemieszczać się z maksymalną prędkością do 10 km/h bez obciążenia oraz 8 km/h z obciążeniem. Seryjnie zastosowano system Curve Speed Control, wpływający na automatyczne, łagodne zmniejszenie prędkości na zakrętach. Nie bez znaczenia jest również zwiększenie prędkości pracy masztu. Pojazdy podnoszą ciężary z prędkością ok. 0,16 m/s, natomiast widły bez obciążenia poruszają się w górę z prędkością do 0,30 m/s, uzyskując podczas obniżania szczytową wartość nawet do 0,40 m/s. Urządzenia te mają również nowe, rekordowe osiągi w swojej klasie pod względem udźwigu resztkowego. W ten sposób pojazd z masztem potrójnym może podnosić na wysokość h3 (5402 mm) ciężary o wadze nawet do 730 kg, a na wysokość 4802 mm do 880 kg. Wartości te są dostępne dla operatora dzięki znajdującemu się przy maszcie wskaźnikowi udźwigu, dzięki czemu w każdej chwili może dysponować wiedzą odnośnie aktualnej wysokości wideł. To pozwala na bezpieczne magazynowanie

Wózki mogące przewozić i podnosić cięższe materiały, mają cztery koła. Zapewnia to dobrą stabilność oraz rozkład masy. Nieco mniejsze posiadają trzy koła, dwa z przodu oraz jedno centralnie umieszczone z tyłu.

i pobieranie z magazynu nawet ciężkich palet na dużych wysokościach. Kolejny atut pod względem udźwigu i stabilności stanowi funkcja unoszenia wstępnego. Za pomocą tej opcji nawet modele EXV 14i do 16i oraz EXV-SF 14i do 16i mogą

przy unoszeniu wstępnym transportować 2,0 tony, jeżeli ciężar nie będzie podnoszony z użyciem masztu. W związku z tym pojazdy są zoptymalizowane również pod względem wymogów transportu poziomego i obsługują większą liczbę towarów



Moc innowacji.



Wózek marki Still charakteryzuje się bardzo wysokim obszarem roboczym wynoszącym 13 metrów oraz udźwigniem do 2 ton. Aby praca z taką masą na tak dużej wysokości była łatwiejsza, wyposażone są one w system stabilizacji masztu (ALS)



www.still.pl/EXV20

STILL EXV - Inteligentny lider.

STILL EXV to wyjątkowo mocny i wydajny wózek wysokiego podnoszenia, wyznaczający nowe standardy dzięki wykorzystaniu innowacyjnych technologii. Jego największymi atutami są rekordowy udźwig resztkowy oraz najwyższa w klasie wysokość podnoszenia. Wózek bez trudu transportuje towary o masie do 2000 kg, a kolorowy wyświetlacz zapewnia ciągłą kontrolę wszelkich operacji.

Elastyczny wariant EXV-SF, wyposażony w składaną platformę dla operatora, jest idealnym rozwiązaniem na dłuższe dystanse. Dzięki prędkości maksymalnej na poziomie 10 km/h, wózek gwarantuje wydajny transport nawet najcięższych towarów. Ergonomię, komfort i bezpieczeństwo pracy zapewnia amortyzowana pneumatycznie platforma oraz regulowane ramiona ochronne. **Dowiedz się więcej na www.still.pl/EXV20**

first in intralogistics

STILL

Przy doborze wózka od razu uwagę przykuwa maksymalny czas pracy przeznaczony na jedno ładowanie i czas ładowania baterii.

w tym samym czasie, w relacji do modeli bez opcji wstępnego unoszenia.

W nowych produktach firma Still nie zapomniała również o wygodzie i bezpieczeństwie operatora. Rozkładana, amortyzowana pneumatycznie platforma oraz umożliwiająca dopasowanie do indywidualnego wzrostu boczne ramy zabezpieczające zapewniają przy tym bezpieczeństwo i wygodę. Dla jeszcze lepszej ochrony pleców podczas jazdy istnieje możliwość indywidualnego ustawienia amortyzowanej pneumatycznie platformy dla operatora w zależności od ciężaru jego ciała.

Innym ciekawym rozwiązaniem jest oferta firmy Bendi. W wózkach tej firmy operator przyjmuje pozycję jak w klasycznym wózku czołowym, jednak w odróżnieniu od klasycznego rozwiązania, tylne koła nie są skrętne. Manewrowanie odbywa się za pomocą przegubu pomiędzy tylną częścią z układem napędowym i operatorem, a przednią, na której umieszczony jest maszt. Dodatkowo, przednia część wsparta jest na podwójnym kole z możliwością pełnego obrotu wzdłuż osi pionowej. Zwiększa to znacznie możliwości manewrowania wózkiem jak również możliwość jego za-

stosowań. Konstrukcja pozwala nie tylko na operowanie wózkiem w wąskich korytarzach pomiędzy regałami, ale również na wykorzystanie go jako wózka bocznego do przewozu dłużyc.

Kolejnym ciekawym pomysłem jest produkt firmy Clark. Model ECX30 konstrukcyjnie przypomina klasyczny wózek czołowy, jednak po bliższym zapoznaniu się z tym produktem uwagę zwraca mocowanie widel. Pozwala ono na przewożenie palety tak jak w klasycznym wózku, ale także na obrócenie widel wraz z paletą o 90° w obie strony. W praktyce został wyeliminowany problem manewrowania wózkiem, aby ustawić go frontem do regału. Przed wjazdem pomiędzy wąskie regały moduł widel jest obracany i przesuwany do jednego z boków, ustawienie palety na regale odbywa się na takiej samej zasadzie jak w wózkach systemowych. Ograniczeniem jest jedynie szerokość obszaru roboczego wózka wynosząca około 1700 mm.

Wyspecjalizowane w magazynie

Wózki systemowe zostały zaprojektowane z myślą o jak największej oszczędności powierzchni magazynowej. Gęsto osadzone regały i mała przestrzeń korytarzy roboczych pozwala na zmaksymalizowanie wydajności. Konstrukcja wózka jest zwarta, a po wjeździe między regały nie wymaga on dalszego manewrowania. Widły ustawione są w poprzek pojazdu i mogą przesuwac w pionie oraz w poziomie, umieszczając paletę na miejscu.

W magazynie, gdzie przewidziano pracę wózków systemowych, szerokość korytarzy roboczych wynosi około 1700 mm, a więc w porównaniu do klasycznych rozwiązań, gdzie istnieje potrzeba manewrowania wózkiem i ustawienia go frontem do regału, oszczędność powierzchni jest ogromna. Dobrym przykładem takiej konstrukcji jest seria Sensia RB14-25N2 firmy Mitsubishi. Nieskomplikowana konstrukcja oraz duża pojemność akumulatorów zapewniają długie i bezawaryjne działanie. Ponadto wózek pozwala na dźwignięcie od 1400 do 2500 tony na wysokość od 9000 mm do 11 500 mm – zależnie od wersji.

Ze względów bezpieczeństwa oraz wygody operatora, w wózkach systemowych stosowane jest jeszcze jedno ciekawe rozwiązanie. Firma Linde w nomenklaturze nazwała to *men-up* oraz *men-down*. *Men-down* jest to klasyczna forma wózka systemowego, w którym operator siedzi na „tylnym kole” i stamtąd kieruje pojazdem. W rozwiązaniu *men-up* kabina operatora jest umiejscowiona na maszcie, tak aby



Seria wózków systemowych niemieckiej firmy MAGAZINER, oferowanych przez PROMAG S.A., w każdym modelu posiada obrotową głowicę i podnoszoną kabinę z operatorem. W zależności od modelu udźwigi od 1100 do 2000 kg oraz wysokości podnoszenia w zakresie od 4000 do aż 17400 mm

operator poruszał się razem z widłami i miał doskonałą widoczność tego jak towar jest pobierany i odkładany na miejsce, co przy takich wysokościach nie jest bez znaczenia dla bezpieczeństwa, zarówno operatora jak i towaru.

Takie samo rozwiązanie przyjęła firma PROMAG S.A., która w swej ofercie posiada wózki systemowe VNA. Seria niemieckich wózków MAGAZINER w każdym modelu posiada obrotową głowicę i podnoszoną kabinę z operatorem. W zależności od modelu udźwigi od 1100 do 2000 kg oraz wysokości podnoszenia w zakresie od 4000 do aż 17400 mm. Klient może również wybrać wózek kierując się szerokością korytarza roboczego, rozpiętość tych wartości waha się od 1200 do 2000 mm. Wózki systemowe z podnoszoną kabiną służą mogą również do kompletacji.

Zbierając zamówienie

Kolejnym rodzajem wózków jakie można spotkać w magazynie są wózki do kompletacji poziomej. Gama i rozpiętość tego rodzaju sprzętu również jest bardzo bogata – od prostych prowadzonych dyszlem, aż do dwupoziomowych (o podwójnych widłach). Najprostszym rozwiązaniem jest popularny paletniak. Skupmy się jednak na bardziej wyrafinowanych rozwiązaniach.

W przypadku, gdy kompletowany towar jest znacznej masy, niezbędny będzie wózek z własnym napędem – prowadzony dyszlem przez operatora. Jest to wygodne rozwiązanie w magazynach o niedużej powierzchni. Wynika to z prędkości marszu operatora. Natomiast, jeżeli kompletacja dokonywana jest na dużym obszarze, lepszym rozwiązaniem będzie wózek z miejscem dla operatora. Pozwoli to skrócić czas przemieszczania się pomiędzy regałami. W tym segmencie bardzo ciekawą ofertę prezentuje firma Jun-



W magazynie można spotkać wózki do kompletacji poziomej. Gama i rozpiętość tego rodzaju sprzętu również jest bardzo bogata – od prostych prowadzonych dyszlem, aż do dwupoziomowych (o podwójnych widłach). Najprostszym rozwiązaniem jest popularny paletniak

Wózki czołowe są najbardziej popularne, ale wymagają dużej powierzchni manewrowej, a więc kiedy pracują pomiędzy regałami, potrzebują szerokich ścieżek pomiędzy nimi. To znacznie zmniejsza pojemność magazynu przy określonej powierzchni.

gheinrich. Na przykład wózek ECE 320 z dodatkowym nożycowym podnoszeniem widel daje możliwość podniesienia widel na odpowiednią i wygodną wysokość do załadunku, co z pewnością ułatwi pracę operatorowi.

Spośród wózków do kompletacji warto wyróżnić konstrukcję firmy Bendi model Order Picker, która jak w wyżej

opisywanym modelu, posiada przegub. Dodatkowo wózek wyposażony jest w dwie pary widel. Jedną z przodu i jedną z tyłu. Przednie widły służą do podjęcia towaru na odpowiedniej wysokości, natomiast tylne, przy których umiejscowiona jest kabina operatora, służą do układania skompletowanego towaru. W razie potrzeby obie

pary widel mogą przyjąć tą funkcję znacznie zwiększając możliwości i skracając czas kompletacji zamówienia.

Trudny wybór

Wybór wózka widłowego, ze względu na fakt, że jest to podstawowe narzędzie pracy w magazynie, nie jest łatwy. Powinien być dogłębnie przemyślany, a wózek dobrany do potrzeb i rodzaju magazynu. Aktualnie firmy, oprócz samych wózków, oferują dodatkowe usługi „towarzyszące” takie jak finansowanie, leasing, serwis. Przy obecnej konkurencji to właśnie dodatkowe usługi mogą zaważyć na decyzji, z którą firmą podjąć współpracę i które wózki wybrać. <

Konrad Kułak

Większa efektywność dzięki CHEP

Aby relacja między współpracującymi ze sobą firmami przynosiła obu stronom profity, musi się opierać odpowiedzialności, wzajemnym zrozumieniu oraz profesjonalizmie. Z takiego założenia wychodzi CHEP Polska, spółka która dostarcza swoim klientom nietypowe rozwiązania dotyczące zarządzania paletami. Korzysta z nich wiele firm dbających o jakość usług i koszty, m.in. Goliard.

Firma ta obecna jest na polskim rynku od ponad 20 lat i od początku specjalizuje się w produkcji różnych typów makaronów oraz dystrybucji sosów. W ciągu dwóch dekad funkcjonowania z niewielkiej, rodzinnej firmy powstało przedsiębiorstwo mające znaczącą pozycję na rynku. Jego oferta została rozszerzona o nowe produkty i rozpoczęła się eksploatacja rynków zagranicznych, w tym m.in. amerykańskiego, niemieckiego i ukraińskiego. Ale rozrost firmy to także większa odpowiedzialność. Ważna jest zatem m.in. gwarancja terminowych dostaw. A ta może być zaburzona w przypadku nieszczelnego systemu zarządzania paletami, który to problem dotyka bardzo wiele firm, zwłaszcza w branży FMCG.

– *Cały czas się rozwijamy – poszerzamy swoją ofertę, chcemy wprowadzać nowe produkty, eksportujemy, stale współpracujemy z włoskim producentem. Musimy mieć pod kontrolą nie tylko finanse, ale też całą logistykę dostaw, aby zapewnić*

Białe palety trudne do skontrolowania

– *Niewiele osób zdaje sobie sprawę ze strat, jakie ponoszą firmy w Polsce w wyniku problemów z zarządzaniem gospodarką paletową – mogą one wynosić nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych miesięcznie. Wynika to z niewłaściwej klasyfikacji nośników – kupowane i wysyłane do odbiorców są bowiem nośniki nowe, jednak zwrótnie firmy otrzymują często palety uszkodzone lub o niższej jakości, co w konsekwencji wymusza zakup nowych nośników w krótkim czasie i generuje dodatkowe koszty – tłumaczy Kinga Di Salvo, dyrektor generalna CHEP na Polskę i kraje bałtyckie.*

Goliard również nie ustrzegł się trudności związanych z zarządzaniem nośnikami, a przede wszystkim z rozliczaniem palet przez sieci dystrybucyjne. Różne więc były pomysły związane z rozwiązaniem tego problemu. Najpierw zatrudniono pracownika, którego zadaniem było mo-



Kinga Di Salvo,

dyrektor generalna CHEP na Polskę i kraje bałtyckie.

Straty ponoszone przez polskie firmy w wyniku problemów z zarządzaniem gospodarką paletową mogą wynosić nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych miesięcznie. Wynika to z niewłaściwej klasyfikacji nośników.

naszym klientom usługi na najwyższym poziomie. Tym bardziej, że niewywiązywanie się z umów wiąże się z karami i obniża naszą wiarygodność – wymienia Grzegorz Nicpoń, dyrektor ds. marketingu i handlu firmy Goliard.

nitorowanie nośników, okazało się jednak być to trudne do wykonania, a efekty były niezadowalające.

– *Wysyłaliśmy określoną liczbę palet z magazynów, ale liczba zwrotów była zawsze mniejsza, mimo że przesyłki były*



Nośniki firmy CHEP z łatwością wyróżniają się ze względu na charakterystyczny, intensywnie niebieski kolor, co zdecydowanie utrudnia nielegalny obrót takimi paletami, a ich żywotność jest większa niż standardowych nośników

pakowane komisyjnie. Wynikało to z reklasyfikacji nośników przez odbiorców. Palety zaklasyfikowane jako uszkodzone już do nas nie wracały – często nie było dowodu, że doszło do uszkodzenia, zaginięcia czy wymiany palety na gorszej jakości nośnik. Po prostu księgowano je jako koszt. Białe palety są do siebie podobne, dlatego bez trudu można je skierować na czarny rynek i na tym zarobić. Brak pełnej kontroli nad obiegiem palet prowadził do nieścisłości w rozliczeniach nośników, a co za tym idzie – do generowania strat. Strat tym dotkliwszych, że w branży FMCG obrót paletami jest bardzo intensywny – wyjaśnia Grzegorz Nicpoń, dyrektor ds. marketingu i handlu firmy Goliard.

Duża liczba palet oraz skomplikowany system ewaluacji sprawiły, że problem stawał się coraz bardziej nabrzmiały. Próbowano go rozwiązać powierzając kontrolę nad systemem dostaw wyspecjalizowanej firmie, która oferowała najem palet. – *Sądziliśmy, że ułatwi to zarządzanie nośnikami, ale oferowane przez tę firmę palety nie były w żaden sposób znakowane,*

Firma CHEP

- ▶ Powstała w Australii w 1954 r. i od tego czasu dostarcza klientom na 6 kontynentach kompleksowe rozwiązania w zakresie zarządzania milionami palet, skrzynek i kontenerów, które są codziennie wykorzystywane w łańcuchu dostaw.
- ▶ Prowadzi działalność w 50 krajach, oferując usługi dla takich branż jak produkcja dóbr konsumpcyjnych, handel detaliczny, produkcja przemysłowa, przemysł motoryzacyjny i chemiczny.
- ▶ Zatrudnia ponad 7 700 pracowników w 49 krajach.
- ▶ Na terenie Europy zarządza 200 magazynami sprzętu palet.
- ▶ W Polsce z systemu korzysta ponad 500 przedsiębiorstw.

co prowadziło do tych samych problemów, z którymi zmagaliśmy się wcześniej – dodaje Grzegorz Nicpoń. Operowano bowiem

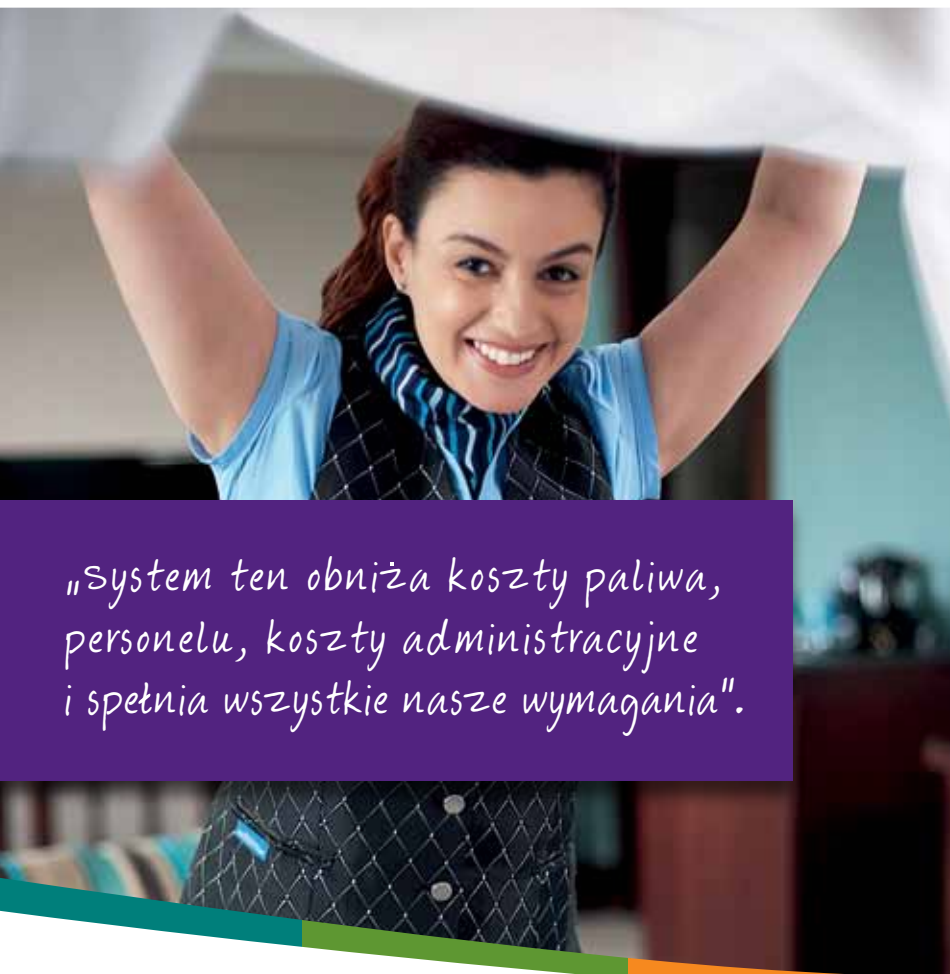
Palety EUR są najbardziej powszechne, ale i najtrudniejsze do skontrolowania. Często przekierowywane są na czarny rynek i nie odznaczają się wysoką jakością.

tw. białym polem, czyli paletami EUR – najbardziej powszechnymi i najtrudniejszymi do skontrolowania, które często przekierowywane są na czarny rynek i nie odznaczają się wysoką jakością.

Niebieski zamiast białego

Goliard ciągle ponosił koszty związane z nieefektywną obsługą palet. Kontynuowano więc poszukiwania firmy, której specjaliści rozumieliby stojące przed producentem makaronów wyzwania i zaproponowali skuteczne rozwiązania. I tak trafiono na CHEP. Nośniki tej firmy z łatwością wyróżniają się ze względu na charakterystyczny, intensywnie niebieski kolor, co zdecydowanie utrudnia nielegalny obrót takimi paletami, a ich żywotność jest większa niż standardowych nośników.

Nawiązanie współpracy z firmą CHEP odbywało się na zasadzie dialogu. – Ważne było dla nas, aby firma, która wspierać będzie nasze działania logistyczne, rozumiała specyfikę branży, w której funkcjonujemy i potrzeb, które z tego wynikają. Dużo rozmawialiśmy, również o naszych wcześniejszych, nie zawsze najlepszych doświadczeniach. Oczekiwaliśmy elastycznej oferty, „skrojonej na miarę”, dostosowanej do naszych potrzeb i to właśnie otrzymaliśmy. CHEP zaproponował rozwiązania, które wyeliminowały problem serwisowy, trudności z dostępnością palet i ich kontrolą – wyjaśnia dyrektor Nicpoń. – Stosowane u nas rozwiązania zostały wcześniej pozytywnie zweryfikowane przez innych klientów CHEP. Doświadczenie i zaangażowanie pracowników firmy, którzy od samego początku służyli nam pomocą ułatwiło



„system ten obniża koszty paliwa, personelu, koszty administracyjne i spełnia wszystkie nasze wymagania”.

JESTEŚ EKSPERTEM. MIJ PEWNOŚĆ, ŻE TAK POZOSTANIE.

Jesteś ekspertem w dostarczaniu towarów z magazynu do klientów. My jesteśmy ekspertami, którzy pomogą Ci robić to jeszcze lepiej. Nasze oprogramowanie, urządzenia i usługi pozwolą Ci zoptymalizować dostawy, dzięki czemu klienci otrzymają towary szybciej, a Ty obniżysz koszty dystrybucji. Nie wierz nam na słowo. Zapytaj eksperta. consafelogistics.pl/iwantproof

wdrożenie się w tę nową formę współpracy. To była naprawdę dobra decyzja – również finansowo, ale przede wszystkim pod względem zaoszczędzonego czasu, pracy czy stresu – z satysfakcją dodaje.

Dzięki współpracy Goliarda z CHEP ułatwione zostało planowanie łańcucha dostaw – na każde żądanie Goliarda CHEP dostarcza niezbędną liczbę charakterystycznych, niebieskich palet, nie trzeba więc się martwić czy ich liczba wystarczy

realizacji, mamy więcej czasu na rozwój – mówi Grzegorz Nicpoń.

Sieć międzynarodowa

Ze względu na dużą ilość towarów importowanych z Włoch, firmie Goliard zależało także, aby zaproponowane rozwiązania wpłynęły na współpracę z kontrahentami zagranicznymi. To, że CHEP jest firmą obecną na rynku międzynarodowym od



Na każde żądanie Goliarda CHEP dostarcza niezbędną liczbę charakterystycznych, niebieskich palet, nie trzeba więc się martwić czy ich liczba wystarczy na całą dostawę

Zaopatrzenie na niewłaściwym poziomie może skutkować zmniejszeniem zamówień, a za niedostarczenie produktów do sieci płacone są kary, więc płynność i pewność dostaw ma kluczowe znaczenie.

na całą dostawę. Przy wcześniejszych rozwiązaniach zdarzały się sytuacje, kiedy nagle brakowało nawet 1000 nośników. A trzeba pamiętać, że zaopatrzenie na niewłaściwym poziomie może skutkować zmniejszeniem zamówień, a za niedostarczenie produktów do sieci płacone są kary, więc płynność i pewność dostaw ma dla Goliarda kluczowe znaczenie. – CHEP przejął na siebie kontrolę palet i planowanie całej logistyki dostaw. My ustalamy ilość towaru, wskazujemy adres odbioru i dostawy towaru, a CHEP odpowiada za zadania związane z obrotem nośnikami. Efektywne wsparcie specjalistów w zarządzaniu dostawami sprawia, że możemy skoncentrować się na wyznaczaniu nowych celów i ich

wielu lat zdecydowanie ułatwia relacje z klientami zagranicznymi, gdyż kontrola nośników wysyłanych zagranicę jest szalenie skomplikowana.

– Nasza współpraca z włoską firmą Pasta Zara sięga ponad 10 lat. Wcześniej otrzymywaliśmy produkty na paletach jednorazowych, które zmuszeni byliśmy magazynować przed ich powrotną wysyłką do Włoch, co oczywiście generowało dodatkowe koszty i mnożyło trudności. Współpraca z korporacją międzynarodową zajmującą się logistyką rozwiązała wiele problemów, tym bardziej, że Pasta Zara również jest klientem CHEP i współpraca z nim odciąża nas w zakresie kontroli nośników. Dzięki temu możemy realizować swoje cele i skupić się na innych zadaniach – dodaje Grzegorz Nicpoń.

zadaniem wymagającym, skomplikowanym, czasochłonnym. Doszliśmy do wniosku, że każdy powinien zajmować się tym, co robi najlepiej. My produkujemy makaron, a logistykę transportu najlepiej powierzyć specjalistom z tego zakresu. Zaufaliśmy firmie CHEP i oddaliśmy zarządzanie paletami w ręce ekspertów, co okazało się optymalnym rozwiązaniem – wymienia Grzegorz Nicpoń.

Zaletą firmy CHEP jest to, że oferuje kompleksowe rozwiązania z zakresu zarządzania nośnikami – klienci zawsze otrzymują pożądaną liczbę wysokiej jakości palet, które dostarczane są na miejsce załadunku, a zleceniodawca musi jedynie podać adres docelowy. Pozostałe operacje związane z nośnikami – zwrot, rozliczenia, naprawy – wszystko to dokonywane jest przez CHEP, a cena takiej obsługi jest



CHEP przejął na siebie kontrolę palet i planowanie całej logistyki dostaw. Goliard ustala ilość towaru, wskazuje adres odbioru i dostawy towaru, a CHEP odpowiada za zadania związane z obrotem nośnikami

CHEP jest firmą obecną na rynku międzynarodowym od wielu lat zdecydowanie ułatwia relacje z klientami zagranicznymi, gdyż kontrola nośników wysyłanych zagranicę jest szalenie skomplikowana.

W wyniku współpracy ułatwiony został obrót nośnikami, a po wyeliminowaniu problemów ze zwrotem palet pojawiły się korzyści finansowe. Nie bez znaczenia było także poczucie stabilności i pewności, wynikające z przekazania odpowiedzialności za działania logistyczne ekspertom. Ustabilizowała się cała gospodarka paletowa – odliczenia, uszkodzenia, zwroty nośników. – Zostaliśmy odciążeni z realizowania absorbujących obowiązków związanych z zarządzaniem nośnikami. Przy tak dużym obrocie towarami jak w naszym przypadku, monitorowanie i zarządzanie paletami jest

precyzyjnie wyliczana, nie ma więc mowy o ukrytych kosztach. Taki mechanizm ułatwia planowanie łańcucha dostaw zgodnie z potrzebami i możliwościami klienta, daje gwarancję terminowości zleceń, a także pozwala na oszczędność czasu i pieniędzy. Do tego CHEP na tle konkurencji wyróżnia się tym, że podejmuje działania o charakterze proekologicznym, takie jak pozyskiwanie drewna w sposób wspierający odnawianie zasobów naturalnych, maksymalne wykorzystanie cyklu życia każdego nośnika i recykling palet. ◀

Elżbieta Haber

Rozwiązania Efaflex dla Trinks Süd GmbH



Produkty Efaflex zasiliły nowe centrum logistyczne niemieckiej spółki Trinks Süd GmbH. Szybkie bramy tej firmy zostały wybrane między innymi z uwagi na dostosowanie do restrykcyjnych wymogów w zakresie ochrony przed hałasem.

W centrum logistycznym nie musi panować hałas. Udowodniła to firma Trinks Süd GmbH, która w końcowym etapie budowy nowego centrum logistycznego w Fürstfeldbrucku zamontowała aż dwadzieścia dwie przemysłowe bramy szybkie Efaflex, mające zabezpieczać hale przed emisją hałasu oraz wychłodzeniem.

Efekt poprzednich zleceń

Współpraca pomiędzy Trinks Süd GmbH i Efaflex jest efektem poprzednich zleceń. Efaflex – wiodący producent na rynku bram szybkie – dostarczył wcześniej już kilkadziesiąt swoich wyrobów do ośmiu obiektów należących do Trinks Süd GmbH. Szybka i precyzyjna realizacja dotychczasowych zleceń, m.in. dla monachijskiego zakładu spółki, zaowocowała zaufaniem i kolejnymi zamówieniami.

Wśród aktualnych wymagań projektantów obiektów logistycznych, które dotyczą zastosowania bram (w tym bram szybkie), najważniejsze akcenty kładzione są na: możliwie jak najwyższą odporność bramy na wiatr oraz na duże prędkości otwierania i zamykania (otwory budynku, z uwagi na zalecenia antyhałasowe dla terenu aktywności gospodarczej, powinny być zamykane jak najszybciej). W rezultacie sześć bram Efaflex o wymiarach 6x5 m (łącznie z pętlą indukcyjną) zostało zamontowanych z myślą o potrzebach transportu pełnozaładkowe-

go (ruch ciężkich wózków widłowych z ładunkiem). Kolejne szesnaście szybkie bram rolowanych z serii Turbo, o wymiarach 3x3 m, dzięki technice przenośnikowej, zostało w pełni zintegrowanych z systemem automatycznego sortowania pustymi opakowaniami.

Dzięki m.in. sześciu szybkie bramom spiralnym STT i szesnastu szybkie bramom rolowanym STR, budynek o powierzchni ponad 20 tys. m²

chowaniem eksploatacji upłynęło zaledwie pięć tygodni.

Koncepcja i realizacja centrum logistycznego spełnia najnowsze standardy, dzięki czemu spółka Trinks Süd GmbH zrobiła kolejny krok milowy ku działalności firmowej, ukierunkowanej na szybką realizację zleceń i sprawny przebieg procesów eksploatacyjnych. Spółka zainwestowała około 17 mln euro w nowy obiekt, przeznaczony na magazynowanie, komisjono-

Współpraca pomiędzy Trinks Süd GmbH i Efaflex to efekt poprzednich zleceń. Efaflex – wiodący producent na rynku bram szybkie – dostarczył wcześniej już kilkadziesiąt swoich wyrobów do ośmiu obiektów należących do Trinks Süd GmbH.

charakteryzuje także energooszczędność. Czas otwierania i zamykania bram Efaflex wynosi maksymalnie 4 m/s i 1 m/s, co gwarantuje zatrzymanie ciepła w halach logistycznych.

W rekordowym czasie

Ważnym warunkiem współpracy był fakt, iż budowa nowego centrum musiała zostać jak najszybciej zakończona. Wybudowanie hali i budynku biurowego w standardzie „pod klucz” trwało zaledwie 8 miesięcy, a pomiędzy zawieszeniem wiechy i uru-

wanie i sortowanie pustych opakowań. Od listopada 2013 r. w nowym centrum logistycznym pracuje około 200 osób, a obsługiwani klienci Trinks Süd GmbH znajdują się w promieniu około 70 kilometrów.

Trinks Süd GmbH jest przedsiębiorstwem specjalizującym się w logistyce napojów. Spółka dostarcza głównie napoje w opakowaniach zwrotnych dla spożywczego handlu detalicznego oraz do hurtowni napojów. Firma jest częścią grupy Trinks GmbH działającej na obszarze Niemiec, posiadającej 21 baz i zatrudniającej ponad 1800 pracowników. ◀



Sześć bram Efaflex o wymiarach 6x5 m (łącznie z pętlą indukcyjną) zostało zamontowanych z myślą o potrzebach transportu pełnozaładkowego (ruch ciężkich wózków widłowych z ładunkiem)

Metrologia w służbie jakości FMCG

Fast Moving Consumer Goods to produkty z różnych branż, a łączy je produkcja na szeroką skalę i niska cena przy konieczności zachowania wysokiej jakości. Mimo krótkiego przebywania na półkach i ladach sklepowych, ich magazynowanie i dystrybucja w większości podlega restrykcyjnym przepisom prawa.

Jeśli chodzi o środki spożywcze to warunki produkcji, magazynowania, transportu i handlowania nimi określa Ustawa „o bezpieczeństwie żywności – HACCP” wraz z Rozporządzeniami Wykonawczymi. Natomiast warunki transportu, przechowywania i dystrybucji środków farmaceutycznych określają takie dokumenty jak Ustawa „Prawo farmaceutyczne”, Rozporządzenie Ministra Zdrowia „Dobra Praktyka Dystrybucyjna Leków” (Dz. Ustaw 2015 poz.381), najnowsze wytyczne unijne z 7 marca 2013 r. w sprawie Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej dotyczącej produktów leczniczych do stosowania u ludzi (w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr 2013/C 68/01). Z kolei przepisy prawa dotyczące kosmetyków w Unii Europejskiej, w tym w Polsce, reguluje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1223/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. Prawo dotyczące kosmetyków jest identyczne we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Takie rozwiązanie pozwala na zapewnienie identycznego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa kosmetyków we wszystkich krajach UE, a z drugiej strony na swobodną wymianę towarów pomiędzy różnymi krajami UE.

Rozporządzenie kosmetyczne, oprócz bezpieczeństwa kosmetyków, reguluje również skład, oznakowanie, warunki produkcji i obrotu, dokumentację i sposób nadzo-

rowania rynku przez władze i wprowadza zakaz wykonywania testów na zwierzętach – wszystkich produktów kosmetycznych i ich składników.

Wszystkie te przepisy precyzują wymagania stawiane przedsiębiorcom w przypadku transportowania i składowania produktów FMCG, tak aby do monitoringu stosować odpowiedniej klasy przyrządy pomiarowe i rejestratory. Bezpieczeństwo obrotu materiałami wrażliwymi wymaga od wszystkich uczestników zachowania odpowiednich procedur, w tym tak zwanego łańcucha chłodniczego, którego zachowanie musi być odpowiednio udokumentowane.

wania wszystkich kluczowych etapów procesów dystrybucji. Za system jakości składowania oraz dystrybucji odpowiedzialne są osoby kierujące organizacją.

Rozporządzenie Ministra Zdrowia RP „Dobra Praktyka Dystrybucyjna”, które weszło właśnie w życie (20 marca 2015 r.) w § 3.4.2 oraz 3.4.3 wprost wskazuje, że kalibracja sprzę-



Dr inż. Bogusław Herod

Przepisy precyzują wymagania stawiane przedsiębiorcom w przypadku transportowania i składowania produktów FMCG, tak aby do monitoringu stosować odpowiedniej klasy przyrządy pomiarowe i rejestratory.

W związku z tym do monitoringu należy stosować odpowiednio zwalidowane i wzorcowane przyrządy pomiarowe i rejestratory.

W oparciu o ocenę ryzyka i niezawodności

Bezpieczeństwo obrotu produktami FMCG wymaga uzasadnienia, a w stosownych przypadkach również zwalido-

tu, który służy do monitorowania warunków panujących w pomieszczeniach magazynu ma się odbywać zgodnie z krajową lub międzynarodową normą pomiaru, w odstępach czasu ustalonych w oparciu o ocenę ryzyka i niezawodności.

W celu wykazania, że przyrządy pomiarowe są odpowiedniej klasy, prawo narzuca ich okresowe wzorcowanie w akredytowanym laboratorium wzorcującym,

Walidacja

Walidacja jest potwierdzeniem przez przedstawienie obiektywnego dowodu, że zostały spełnione wymagania dotyczące konkretnego, zamierzonego użycia lub zastosowania urządzenia. Dlatego wszystkie przyrządy pomiarowe stosownie do przepisów prawa winny posiadać indywidualne świadectwa wzorcowania Urzędu Miar Rzeczypospolitej Polskiej, (wzór świadectwa rys. 1) co zapewnia spójność pomiarową ze wzorcami krajowymi i międzynarodowymi jednostek temperatury i wilgotności względnej.



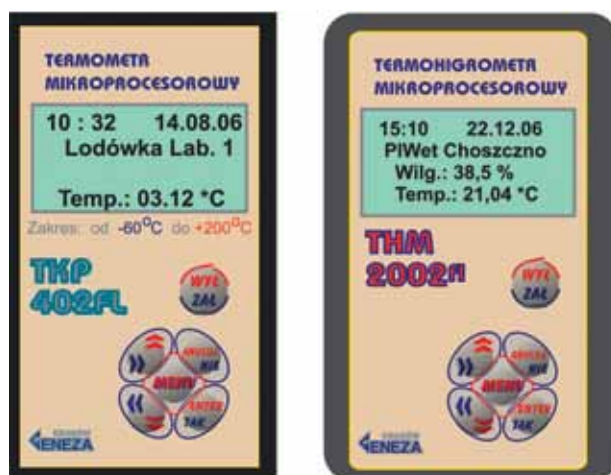
Rys. 1. Przykładowe świadectwo wzorcowania Urzędu Miar RP dla rejestratora KRT-2004

które zapewnia spójność pomiarową. Świadectwa wzorcowania termometrów i higrometrów wydawane przez zagraniczne laboratoria wzorcujące się uznawane są w Polsce na zasadzie wzajemności, pod warunkiem, że dane laboratorium zostało akredytowane przez sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. W Polsce takim sygnatariuszem jest Polskie Centrum Akredytacji (PCA). Wszystkie świadectwa wzorcowania termometrów, higrometrów oraz rejestratorów temperatury i wilgotności względnej stosowane do kontroli warunków transportu, przechowywania i dystrybucji towarów wrażliwych FMCG na mocy cytowanych wcześniej przepisów winny posiadać świadectwa wzorcowania sygnowane znakiem PCA lub jego zagranicznego odpowiednika (rys. 1).

Częstotliwość wzorcowania i walidowania

Zgodnie z wymaganiami termometry, rejestratory temperatury oraz termohigrometry powinny być wzorcowane w laboratorium wzorcującym co 24 miesiące.

Rys. 2. Przykładowy termometr i termohigrometr mikroprocesorowy o parametrach technicznych pozwalających na walidację innych przyrządów użytkowych



W okresie pomiędzy wzorcowaniami, wskazania przyrządów powinny być walidowane przynajmniej co 12 miesięcy, chociaż bardzo często procedurę walidacji przeprowadza się co 6 miesięcy. Walidację mierników przeprowadza się metodą porównawczą, co znaczy że porównuje się wskazania wzorcowanego termometru referencyjnego ze wskazaniami termometru walidowanego. Termometr referencyjny powinien mieć

przynajmniej 5-krotnie większą rozdzielczość pomiarową niż termometr walidowany. Przykładowo, jeśli termometr walidowany ma rozdzielczość 0,1°C, to termometr referencyjny powinien mieć rozdzielczość przynajmniej 0,02°C. W tej procedurze istotne jest, aby obydwa czujniki temperatury były bardzo blisko siebie. Przykładowy termometr i termohigrometr referencyjny do walidacji pokazano na rysunku 2.

KIEDY SZUKASZ POWIERZCHNI DYSTRYBUCYJNO-LOGISTYCZNEJ O JAKIEJ FIRMIE MYŚLISZ?



Twój partner na globalnym rynku

Ponad 54 mln m² na świecie, 2 mln m² na terenie Polski.
Prologis – lider wśród dostawców powierzchni dystrybucyjnych.

prologisCEEsearch.com



PROLOGIS.

Termometry, rejestratory temperatury oraz termohigrometry powinny być wzorcowane w laboratorium wzorcującym co 24 miesiące. W okresie pomiędzy wzorcowaniami, wskazania przyrządów powinny być walidowane przynajmniej co 12 miesięcy.

Oczywiście, po każdej dokonanej walidacji należy sporządzić sprawozdanie zawierające podsumowanie otrzymanych wyników oraz wypunktować wystąpienie ewentualnych odstępstw. Jeżeli stwierdzono nieprawidłową pracę przyrządu użytkowego, należy podjąć działania naprawcze, aż do wymiany wadliwego sprzętu, gdyby zaszła taka potrzeba.

Wszystkie protokoły winny być podpisane przez osobę odpowiedzialną za systemy jakości wewnątrz organizacji.

Procedura mapowania

Cytowane Rozporządzenie Ministra Zdrowia „Dobra Praktyka Dystrybucyjna”, które weszło w życie 20 marca br., nakłada obowiązek wykonania mapowania przed odda-

niem magazynu do użytkowania. Czynność ta polega na sprawdzeniu i sporządzeniu mapy rozkładu temperatury, a w niektórych przypadkach również wilgotności względnej w pomieszczeniu lub chłodni służących do przechowywania leków, ale także innych wrażliwych produktów FMCG. Mapowanie takie można wykonać samodzielnie, dysponując odpowiedniej klasy termometrem lub termohigrometrem wzorcowym.

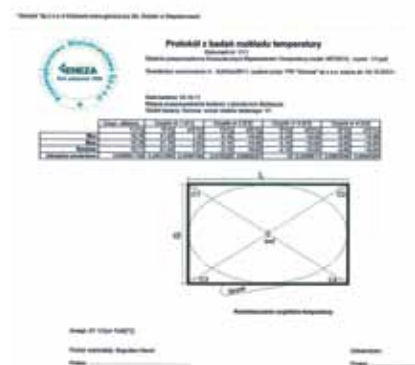
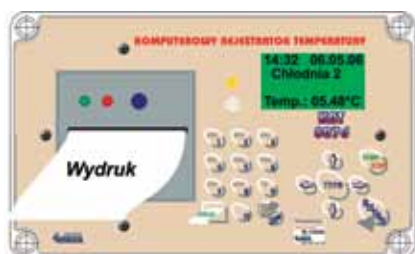
Istnieją też wyspecjalizowane firmy, które w ramach usługi wykonują mapowanie magazynów czy też chłodni. Na rynku także są dostępne specjalizowane systemy pomiarowe, pozwalające na automatyczne mapowanie i generujące na komputerze sprawozdania spełniające wymogi formalne (rys. 3).

W procedurze mapowania czujniki temperatury lub/i wilgotności względnej

należy umieszczać w miejscach o skrajnej wartości wahań temperatury. Jeżeli jest to magazyn wysokiego składowania, przyjmuje się, że czujniki winny znajdować się około 0,5 m powyżej najwyższego regału, w połowie wysokości składowania i około 0,5 m nad podłogą. Po wyznaczeniu w nich miejsc newralgicznych montujemy czujniki warunków środowiskowych. W nowym magazynie powinno się przeprowadzić również kontrolne mapowanie o różnych porach roku, gdyż warunki środowiskowe mogą się diametralnie zmienić.

W przypadku samochodów chłodni istotne jest określenie jak szybko przestrzeń ładunkowa zostanie schłodzona do żądanej temperatury i czy nie zostają przekroczone wartości graniczne temperatur. Ma to istotne znaczenie w przypadku transportu niektórych leków, gdzie temperatura przechowywania musi się mieścić w zakresie od +2°C do +8°C, a także innych wrażliwych towarów FMCG.

Nowym trendem dla walidacji transportu jest zastosowanie tabletów w połączeniu ze wzorcowanym termometrem rejestrującym (rys. 4 Copyright: APG-Innowacje, Mysłowice).



Rys. 3. Zaawansowany system do sprawdzania rozkładu temperatury (mapowania). Wbudowana drukarka pozwala wykonywać wydruki na obiekcie, a specjalizowany program komputerowy pozwala generować na komputerze odpowiednie świadectwo sprawdzenia, zgodne z wymaganiami norm serii ISO oraz Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (DPD)

Celem uniknięcia niepożądanych sygnałów z systemu chłodniczego i błędów pomiarowych wynikających z niewłaściwego umieszczenia czujników temperatury, fundamentalną zasadą jest, aby rejestrator był urządzeniem niezależnym od systemu chłodniczego.



Rys. 4. Termometr mikroprocesorowy zasilany z gniazdka zapalniczki w samochodzie i tablet ANDROID pozwalają na walidację systemu chłodniczego w samochodzie dostawczym. Zastosowanie tego rozwiązania pozwala na wysłanie wyników rejestracji mailem na oddalony komputer i wydrukowanie protokołu na drukarce

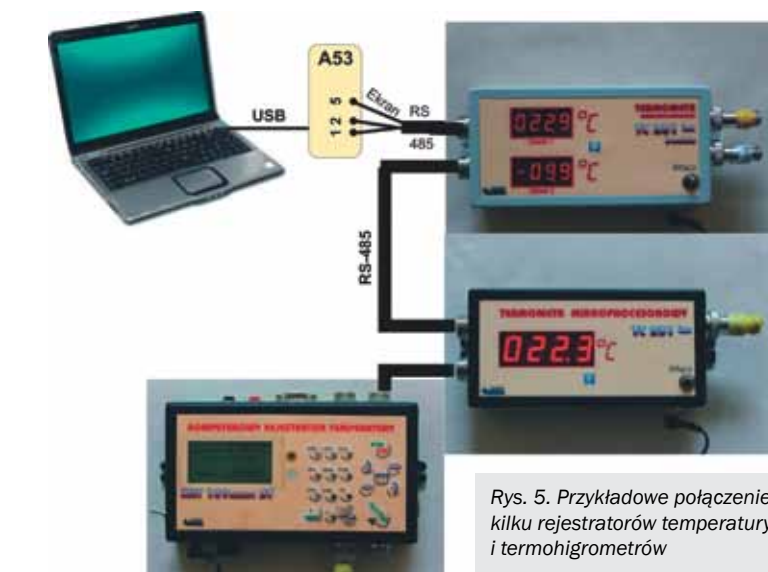
Niezależne od systemu chłodzenia

Rejestrator Temperatury czy TermoHigrometr Rejestrujący są tak projektowane, aby monitorować temperaturę i/lub wilgotność względną powietrza w przestrzeni ładunkowej samochodu bądź w magazynie logistycznym. Jednak często przez producentów sprzętu chłodzącego lub klimatyzacyjnego rejestratory są dołączane jako jego integralna część. W takim przypadku system rejestrujący może też otrzymywać niepożądane sygnały z systemu chłodniczego (załączanie/wyłączanie sprężarki, proces odszraniania itd). Celem uniknięcia tego typu zakłóceń oraz błędów pomiarowych wynikających z niewłaściwego umieszczenia czujników temperatury, fundamentalną zasadą jest, aby rejestrator był urządzeniem niezależnym od systemu chłodniczego.

Często też w nowoczesnych lodówkach przeznaczonych do przechowywania leków czy szczepionek stosuje się sterowniki mikroprocesorowe, sterujące różnymi funkcjami szafy chłodniczej, ze zintegrowanym systemem rejestracji temperatury. Taka filozofia rzadko może być adoptowana w systemach przechowywania produktów farmaceutycznych czy medycznych i zdecydowanie nie jest polecana. Taki rejestrator jest po prostu dedykowany do określania wydajności systemu lodówki. W przypadku uszkodzenia lub też problemu z elektroniką w szafie chłodniczej, zintegrowany rejestrator temperatury przestaje działać właśnie wtedy, gdy jest najbardziej potrzebny. Ponadto, rejestrator zintegrowany z systemem chłodzenia zazwyczaj, ze względów technicznych, nie może być wzorcowany przez laboratorium wzorcujące.

Unijne dyrektywy EEC i szczegółowe przepisy określają jednoznacznie, że tylko niezależne od systemu chłodzenia wzorcowane rejestratory, są jedynym sposobem na zachowanie prawidłowego łańcucha chłodniczego w logistyce towarów FMCG.

Podobna sytuacja występuje w ladach i regałach chłodniczych, w szczególności w sklepach wielkopowierzchniowych sprzedających konsumentom, ale i odbiorcom hurtowym schłodzone towary FMCG, gdzie personel niesłusznie uważa, że wskaźniki temperatury fabrycznie montowane przez producenta sprzętu chłodniczego spełniają wymagania określone w przepisach.



Rys. 5. Przykładowe połączenie w sieć kilku rejestratorów temperatury i termohigrometrów

Dlatego należy podkreślić, że unijne dyrektywy EEC i szczegółowe przepisy wymieniowane na wstępie artykułu, określają jednoznacznie, że tylko niezależne od systemu chłodzenia, wzorcowane rejestratory są jedynym sposobem na zachowanie prawidłowego łańcucha chłodniczego w logistyce towarów FMCG.

Wiele możliwości

W zależności od wielkości magazynu można stosować termometry jednokanałowe, mierzące temperaturę tylko w jednym miejscu magazynu, bądź też rejestratory wielokanałowe, pozwalające na pomiar i rejestrację temperatury lub mikroklimatu w wielu miejscach magazynu. W przypadku kilku magazynów można też w oparciu o przemysłowy interfejs RS-485 zbudować sieć połączonych w szereg oddzielnych reje-

stratorów (rys. 5). W przypadku zastosowania interfejsu RS-485 cała sieć może mieć rozpiętość nawet do 900 m. Taka sieć może być podłączona do jednego komputera PC, na którego dysku twardym można archiwizować wyniki rejestracji. Z uwagi na czytelność na ekranie monitora komputerowego stosuje się zwykle sieć do 32 sztuk obiektów, chociaż spotyka się rozwiązania monitorujące jeszcze większą liczbę obiektów.

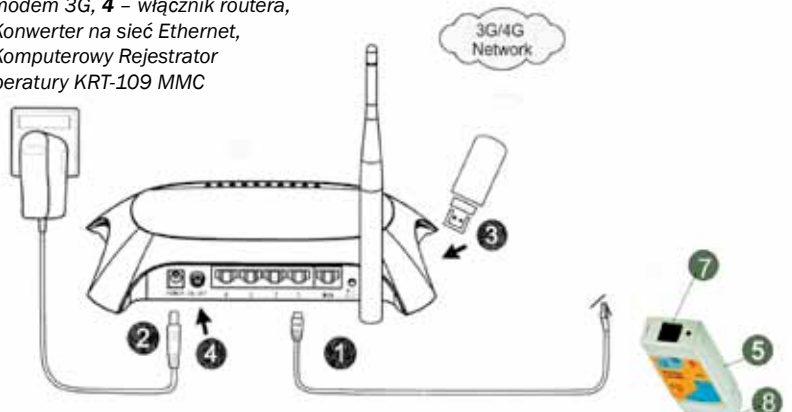
W przypadku dużego magazynu czujniki należy umieszczać w niewrażliwych punktach, które zostały wyselekcjonowane wcześniejszym mapowaniem. Łącząc czujniki pomiarowe z miernikiem należy zwrócić uwagę, aby kabel, którego używamy miał parametry techniczne zalecane przez producenta rejestratora. Najkorzystniej jest, gdy kabel jest w jednym kawałku. Jednak jeżeli zaistnieje konieczność łączenia kabla z krótszych odcinków, to należy je lutować a następnie dobrze zaizolować. Większość dobrych producentów oferuje też odpowiednie złącza do sztukowania kabla. Lepszej jakości czujniki temperatury są produkowane w wersji czteroprzewodowej, co umożliwi kompensację błędów długości kabla. W takim przypadku długość kabla pomiarowego może wynieść nawet 100 m bez utraty dokładności pomiaru.

Prowadząc kabel pomiarowy od czujnika do miernika należy zwrócić szczególną uwagę, aby nie przebiegał on w odległości mniejszej niż 0,5 m od trasy kabli energetycznych, świetlówek, lamp większej mocy, agregatów chłodniczych lub klimatyzacyjnych. Długi przewód działa tak jak antena i mogą się w nim indukować zakłócenia elektromagnetyczne, co może mieć wpływ na pomiary, a w skrajnym przypadku nawet uszkodzić miernik.

Często się zdarza, że magazyny logistyczne znajdują się w innej lokalizacji niż służby kontroli jakości, bądź też lokalizacja jest ta sama, ale istnieją trudności techniczne w położeniu instalacji kablowej. W takim przypadku można wykorzystać routery WiFi z ewentualnymi przekąźnikami (reapeterami) zwiększającymi zasięg lokalnej sieci WiFi.

W przypadku większych odległości do routera WiFi można podłączyć modem

- 1 – kabel sieciowy, 2 – zasilanie routera,
- 3 – modem 3G, 4 – włącznik routera,
- 5 – Konwerter na sieć Ethernet,
- 6 – Komputerowy Rejestrator Temperatury KRT-109 MMC



Rys. 6. Konwerter RS-232 na sieć LAN podłączony bezpośrednio do rejestratora i routera WLAN z obsługą sieci 3G oraz specjalistyczne oprogramowanie komputera PC pozwalają na utworzenie lokalnej sieci WiFi oraz na komunikację z miernikiem poprzez internet

3G z kartą SIM o stałym adresie IP, co pozwoli na transmisję danych przez internet (Rys. 6). W takim przypadku odczyt i rejestracja warunków klimatycznych w monitorowanym magazynie towarów FMCG może być prowadzona na dowolnym komputerze podłączonym do sieci internetowej. Oczywiście na odległym komputerze musi być zainstalowane wyspecjalizowane oprogramowanie, a zgodnie z wymaganiami musi być ono chronione przed nieautoryzowanym dostępem.

Odpowiedni poziom bezpieczeństwa

Dużym wyzwaniem dla firm logistycznych jest monitoring warunków przechowywania i transportu materiałów wrażliwych, takich jak leki lub szczepionki. W takim przypadku stosowanie wizualnych lub akustycznych alarmów może być niewystarczające, gdyż w weekend czy w nocy obsługa magazynu może być nieobecna. Zdarza się też, że w nocy i często w trakcie weekendu, konserwowane są sieci energetyczne, co skutkuje nawet kilkugodzinnymi wyłączeniami prądu. W takim przypadku informacja o niewłaściwych warunkach przechowywania może dotrzeć do służb technicznych zbyt późno, aby zapobiec uszkodzeniu cennych materiałów. Dlatego też wtedy często stosuje się powiadamianie SMS-em odpowiednich służb technicznych firmy logistycznej o zaistnieniu awarii (rys. 7).

Za pomocą zarejestrowanych telefonów można uzyskać informację o aktualnych temperaturach wysyłając SMS-a razem

z hasłem, co jest wymogiem proceduralnym. Natomiast w przypadku awarii zaniku napięcia zasilającego np. lodówki, czy też zmiany temperatury poza zakres warunków przechowywania materiału, SMS-y alarmowe wysyłane są automatycznie.

Należy tutaj przestrzec przed iluzorycznymi oszczędnościami polegającymi na zastosowaniu niskobudżetowych rozwiązań z wewnętrznymi modułami GSM, nieposiadającymi homologacji do pracy z sieciami komórkowymi w Polsce i w Unii Europejskiej. Tego typu rozwiązanie może niewłaściwie współpracować z kartą SIM czy też z siecią komórkową i w efekcie nie wysłać SMS-a alarmowego. Tylko modem zewnętrzny, posiadający badania homologacyjne i spełniający wymagania odpow-

wiednich norm może zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Drugim ważnym elementem bezpieczeństwa jest stosowanie kart SIM operatorów mających własną infrastrukturę do obsługi sieci komórkowych. Operatorzy korzystający z dzierżawionej infrastruktury innych sieci często nie mają priorytetów w wysyłaniu SMS-ów przez co przychodzą one z opóźnieniem. Zaleca się też korzystanie z kart SIM z abonamentem typu M2M, które dedykowane jest telemetrii. Takie abonamenty znajdują się w ofercie wiodących firm telekomunikacyjnych, a ich cena zaczyna się od kilkunastu złotych miesięcznie. Zwykła karta abonamentowa nie ma takich priorytetów jak karta typu M2M, co w przypadku nasilenia wysyłania różnych SMS-ów (np. z życzeniami świątecznymi), może powodować opóźnienia w ich dostarczeniu. Następną ważną cechą abonamentów M2M jest brak SMS-ów reklamowych, które mogą zapełnić skrzynkę modemu w wyniku czego nie będzie on prawidłowo pracował. Gdyby jednak, z jakichś względów, zaszła konieczność zastosowania zwykłej karty abonamentowej, należy na piśmie za potwierdzeniem odbioru poprosić operatora sieci komórkowej o zablokowanie przysyłania spamu z reklamami. Należy również przestrzec przed stosowaniem kart typu *pre-paid*. Zazwyczaj okazuje się, że SMS nie został wysłany, bo karta właśnie straciła ważność lub limit SMS-ów został wyczerpany i wymaga ona doładowania.

W przypadku transportu mniejszych ilości materiałów wrażliwych bardzo często stosuje się torby lodówki pasywne lub aktywne. W torbach pasywnych stosuje się wkłady mrożące, które po wcześniejszym zamrożeniu w lodówce/zamrażarce stacjonarnej wkłada się do torby lodówki. Nato-



Rys. 7. Przykładowe rozwiązanie systemu wysyłającego alarmy SMS na trzy telefony komórkowe



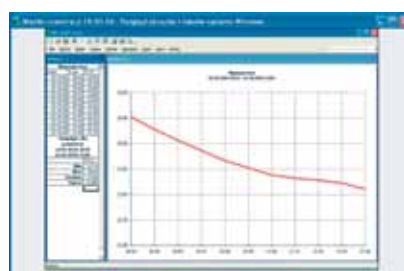
Rys. 8. Przykładowy zestaw przyrządów do monitoringu warunków transportu próbek wrażliwych. Zapisane w pamięci termometru wyniki rejestracji temperatury transportu mogą posłużyć do stworzenia bazy danych przewożonych materiałów wrażliwych



Rys. 9. Przykładowe foldery bazy danych transportowanych próbek żywności



Rys. 10. Przykładowe wnętrze folderu odzwierciedlające pliki rejestru kontroli transportu



Rys. 11. Przykładowy podgląd jednego z plików rejestracji

miast lodówki aktywne posiadają ogniwa Peltiera zasilane z gniazda zapalniczki samochodu, które w zależności od mocy, schładzają zawartość torby nawet o kilkanaście stopni poniżej temperatury otoczenia. W niskobudżetowych rozwiązaniach stosuje się często termometry wkładane do wnętrza torby. Takie rozwiązanie nie zapewnia jednak możliwości obserwacji temperatury w trakcie transportu bez jej otwierania, co zaburza zarówno wskazania termometru oraz sprawia, że do wnętrza torby dostaje

szą być zapisane w jego pamięci nietlotnej. Przykładowe rozwiązanie takiego zestawu pokazano na rysunku 8. Natomiast sposób utworzenia bazy danych monitoringu transportu wrażliwych materiałów, za pomocą specjalizowanego programu komputerowego, pokazano na rysunkach 9 do 11.

Oczywiście, stosownie do Rozdziału 9 §9.2 punkt 7 Rozporządzenia Ministra Zdrowia RP „Dobra Praktyka Dystrybucyjna”, sprzęt używany do monitorowania temperatury w czasie transportu w pojaz-

monitoringu temperatury i/lub wilgotności względnej po prostu się nie opłaca, gdyż ewentualne szkody lub sprawy sporne mogą być niewspółmiernie duże w stosunku do oszczędności płynącej z zakupu nieprofesjonalnych mierników. Za marką producenta stoi też fachowa wiedza i porada dotycząca montażu oraz obsługa po sprzedaży. Przejawem tego jest w tym wyzwanie. <

dr inż. Bogusław Herod,
prezes zarządu

PW „Geneza” sp. z o.o.

– Pomiar i Rejestracja Temperatury
www.geneza.eu

Ważnym elementem bezpieczeństwa jest stosowanie kart SIM operatorów mających własną infrastrukturę do obsługi sieci komórkowych. Operatorzy korzystający z dzierżawionej infrastruktury często nie mają priorytetów w wysyłaniu SMS-ów.

się ciepłe powietrze. W profesjonalnych rozwiązaniach stosuje się wewnętrzny czujnik temperatury oraz podłączany do niego zewnętrzny termometr rejestrujący z wyświetlaczem, który zapewnia zarówno obserwację temperatury w trakcie transportu, a także przy pomocy specjalizowanego programu komputerowego pozwala stworzyć bazę warunków transportu próbek wrażliwych. Aby było to możliwe, dane pomiarowe rejestratora temperatury mu-

dach lub kontenerach musi być przynajmniej raz w roku walidowany i kalibrowany. Rozporządzenie to nakłada również obowiązek monitorowania temperatury w komorze przeładunkowej, jeśli trasa przejazdu obejmuje rozładunek i ponowny załadunek towaru.

Podsumowując, warto jeszcze raz podkreślić, że w przypadku składowania czy też transportowania wrażliwych towarów FMCG, oszczędzanie na systemach do

Literatura:

1. Wytyczne z dnia 7 marca 2013 r w sprawie Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej dotyczącej produktów leczniczych do stosowania u ludzi. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 2013/C68/01.
2. Ustawa „O bezpieczeństwie żywności i żywienia” z dn. 25.08.2006 r., Dz. Ustaw 2006 Nr 171 poz. 1225 z późniejszymi zmianami.
3. David Thorley, Cold Chain Instruments Ltd., „Refrigerated Vehicle Temperature Monitoring Regulations”.
4. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dn. 13 marca 2015 roku (Dz. Ustaw 2015 poz. 381).
5. Ustawa Prawo Farmaceutyczne (Dz. Ustaw z 2008 r Nr 45 poz. 271).



MiLoG – kara za zaniechanie?

Z Grzegorzem S. Woelke, prezesem zarządu VIVE Transport sp. z o. o., rozmawiamy o problemach polskiej branży transportowej, m.in. w kontekście niemieckiej płacy minimalnej.

Czy MiLoG to dopiero początek „politycznych” problemów polskiego transportu?

Zdecydowanie tak. Uważam, że jesteśmy na początku wielkich i trudnych zmian, gdyż integracja europejska wchodzi w nowy etap. Proces, który toczy się w Europie od chwili upadku muru berlińskiego rozpoczyna nową fazę. I niestety, z uwagi na różnice w poziomie rozwoju gospodarczego jak i siły gospodarek, jesteśmy znowu (a może należałoby powiedzieć jeszcze) na słabszej pozycji. Dziś mało

Trudno dziś stwierdzić. W mojej ocenie dobrze odnaleźliśmy się w nowych okolicznościach. Zbudowaliśmy sensowną gospodarę (no może za wyjątkiem górnictwa), która charakteryzuje się dużym popytem wewnętrznym. Tradycyjna elastyczność i zaradność Polaków pomogła. Mamy dziś wiele produktów i usług na światowym poziomie – w tym transport. Skorzystaliśmy ze swojej szansy w międzynarodowym podziale pracy. Ale dziś Unia jest już inną Unią niż w roku 2005. Zawirowania gospodarcze, rozdźwięki w strefie euro obudziły szeroko rozumiany protekcjonizm. Dlatego



Grzegorz S. Woelke

Dramatycznym w obecnej sytuacji jest to, że nie dysponujemy klasą polityczną jak również organizacjami zawodowymi, które są w stanie podjąć grę gospodarczą z resztą Unii jak równy z równym.

kto pamięta, że produkcja wytworzona w Polsce w roku 1989 spadła w stosunku do roku poprzedniego o 60%. Taka była cena natychmiastowego i bez okresu przejściowego otwarcia się na gospodarkę rynkową. Podobnie ufnie Polacy, wraz ze swoją gospodarką, wkraczali do Unii Europejskiej. Karmieni ideałami Moneta, opowieściami o wspólnocie europejskiej, wyglądali do dobrodziejstw przystąpienia. Nic jednak nie było w tym rozszerzeniu bezinteresowne. Otworzyły się nowe rynki zbytu, miejsce dla przepływu i inwestowania kapitału.

Czy wyszliśmy z tej próby lepiej czy gorzej niż oceniali to przyjmujący nowe kraje?

na sprawę płacy minimalnej trzeba patrzeć jak na element pewnego procesu. W mojej ocenie 10 lat po wstąpieniu do Unii inne państwa potraktowały nas jak równorzędnych graczy. Duch Rzym I, zasad terytorialności w zakresie prawa pracy, to nie są rzeczy, które zaczęły się, jak się niektórym wydaje, z początkiem bieżącego roku.

Oczywiście takie potraktowanie nowych krajów jako pełnoprawnych konkurentów na rynku może wydawać się przedwczesne. Zwłaszcza z naszej perspektywy. Świadczy o tym dobitnie wysokość PKB i średniej płacy. Ale także system podatkowy i np. kwota wolna od podatku. Dlatego rozumując w ten sposób jesteśmy w przededniu istotnego przewartościowania gospodarczego. To, co mnie w tym nie-

- ▶ Z wykształcenia prawnik, absolwent studiów podyplomowych w WSL w Poznaniu oraz doktorant Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Poznańskiej. Legitymuje się dyplomem spedytora FIATA w Zurichu i menedżer transportu IRU Academy w Genewie.
- ▶ Biegły sądowy i ekspert Polskiej Izby Spedycji i logistyki. Zasiadał w Radzie PISiL w kadencji 2010-2014.
- ▶ Działa od ponad 20 lat jako menedżer logistyki. Pełnił funkcje samodzielne i kierownicze w Kuehne & Nagel, PEKAES Multi-Spedytor, TELEPLAN Poland, PFLEIDERER Jura Polska.
- ▶ Od 2013 r. Prezes Zarządu VIVE Transport sp. z o.o. i dyrektor logistyki Grupy VIVE. Grupa VIVE zatrudniająca ponad 1700 osób jest europejskim liderem w recynglu tekstyliów. VIVE Transport dysponuje jedną z największych flot nadwozi wymiennych w Europie (580) wykorzystywanych oraz pojazdami do ich przewozu.

pokoju to kompletne niezrozumienie tego procesu wśród polityków, dziennikarzy, kół gospodarczych, wreszcie organizacji zawodowych i przedsiębiorców (nie tylko transportowych). Mam wrażenie, że wszyscy oni zdziwieni są tym, albo dopiero wkrótce boleśnie zdziwią się po zapoznaniu się np. z wysokością PKB za rok bieżący.

Zwracam też uwagę, że Polska, Czechy, Słowacja etc. funkcjonują w zupełnie innym reżimie prawa pracy niż Niemcy. Posiadają one wprawdzie wysoką jak na nasze realia płacę minimalną, dotyczy ona jednak wprost godzin jazdy (nie przerw, odpoczynków etc.) oraz nie posiada obowiązujących kosztów okołopłacowych,

wynegocjowanie stopniowego dochodzenia do tej płacy na wzór zróżnicowania dla wschodnich i zachodnich landów Niemiec.

Uważam, że europejska płaca minimalna wyliczona, jako np. procent PKB (lub innego obiektywnego porównania gospodarek) byłaby sensownym kompromisem. Obawiam się tylko o to, kto ze strony polskiej jest w stanie merytorycznie nieść ciężar takich negocjacji. Z pewnością nie Ministerstwo Pracy, ani samorząd gospodarczy przewoźników. Podkreślam, że obstrukcja i opór pozbawiony argumentów merytorycznych i brak wyraźnej zaakcentowanej woli porozumienia do niczego nie doprowadzą. Nie przeceniałbym roli ewentualnej interwencji Trybunału Sprawiedliwości. W szerokim, holistycznym i długofalowym ujęciu, przeciwnicy płacy minimalnej nie dysponują ani merytorycznymi argumentami, ani siłą jaką daje Niemcom i innym krajom starej Unii potęga gospodarcza. Upatrywałbym jedynie pewnych szans w konieczności tłumaczenia dokumentów i całej procedury kontrolnej. Wszak wszystkie języki unijne są językami urzędowymi UE i logicznie rzecz biorąc to organ kontrolujący powinien się do tego dostosować.

Na sprawę płacy minimalnej trzeba patrzeć jak na element pewnego procesu. W mojej ocenie, 10 lat po wstąpieniu do Unii inne państwa potraktowały nas jak równorzędnych graczy.

Czyli nie ma u nas odpowiednich ludzi do podjęcia dialogu na odpowiednim poziomie?

Dramatyczne w obecnej sytuacji jest to, że nie dysponujemy klasą polityczną i również organizacjami zawodowymi, które są w stanie podjąć tę grę gospodarczą jak równy z równym. Obecna sytuacja obnażana bolesną prawdą o mierności intelektualnej, braku znajomości języków, zrozumienia mechanizmów gospodarczych, wreszcie przeszłych i nie adekwatnych do obecnych realiów metod realizacji dyskursu politycznego i gospodarczego. Zarówno politycy jak i organizacje zawodowe są w tej mierze spóźnieni mentalnie o dziesięć, jeśli nie o dwadzieścia lat. Analogicznie politowanie budzić może postawa organizacji pracodawców i kierowców. Tej sprawy nie załatwi się na konferencjach, forach internetowych i protestami na drogach. Początek drogi wiedzie przez urnę wyborczą, a jeszcze przedtem przez sensownych kandydatów, tak na poziomie politycznym jak i w wyborach do władz stowarzyszeń gospodarczych. Obecność samego Janusza Łacnego w IRU to zdecydowanie zbyt mało. Dziś nie należy mówić o tym jak wyrzucić niemiecką płacę minimalną w transporcie, tylko jak i jakimi środkami negocjować okresy przejściowe do europejskiej płacy minimalnej. A oznacza to z punktu widzenia Polski okres dostosowawczy, który musi być zdominowany przez prawdziwą reformą finansów publicznych (mówiąc wprost ograniczenie pazerności państwa), większą wolnością w gospodarce, zmianami w edukacji, rzetelną i merytoryczną pracą dziennikarzy i komentatorów politycznych i gospodarczych. Bo płaca minimalna to tylko mały wycinek większej całości i bynajmniej nie problem transportu, tylko całej gospodarki i całego kraju.

takich jak delegacje i ryczałty, które wg. niemieckiej interpretacji nie stanowią elementów płacy minimalnej. Oznacza to, że jedna z dróg kompromisu jest ewolucja polskiego systemu wynagradzania polskich kierowców w tym kierunku. Niewątpliwą korzyścią dla branży będzie wymuszenie dostosowania się do oficjalnego wynagradzania swoich kierowców przez tych przedsiębiorców transportowych, którzy obecnie tego nie czynią.



Najistotniejszą kwestią w Europie z płacą minimalną będzie zdolność konkurencyjna gospodarki i swoboda inwestowania w Polsce połączona z tworzeniem nowych miejsc pracy

Jak MiLoG wpłynie na wymianę towarową między Polską a Niemcami?

W krótkim okresie przewartościuje on istotnie relacje gospodarcze między oboma krajami. Spodziewam się, że sukcesem byłoby, gdyby przedłużono moratorium na jego stosowanie w transzycie (tu istotne będzie, jakie inne kraje przystąpią do koalicji w sprawie płacy minimalnej, co w istocie zmarginalizuje znaczenie moratorium tranzytowego). Sukcesem dla Polski byłoby

Wg. rzetelnych symulacji, dla pojazdu w pojedynczej załadunku krążącego między Polską a Niemcami, przy przebiegu ok 10 tys. km miesięcznie, koszty pracy wzrosną o ok. 3 600 zł na zatrudnionego kierowcę. Oznacza to wzrost stawki frachtowej o około 9-12%. Wtedy przekroczy ona 1 euro za km ładowny i zbliży się do stawki osiągananej przez przewoźników niemieckich. Przy obecnej interpretacji niemieckiej z takim wzrostem stawki frachtowej powinni liczyć się, oprócz



Kluczową sprawą jest ujednoczenie ustawodawstwa pracy. System oparty na praktyce „wyплаты pod stołem”, niskiej płacy minimalnej, wysokich kosztów okołopłacowych nie może się ostać

przewoźników, eksporterzy i importerzy w Polsce i w Niemczech. Oznacza to, że w zależności od wartości ładunku, koszty wyrobów mogą wzrosnąć o 3-5%. Przy rentowności branży transportu drogowego na poziomie 4% absolutnie nie ma możli-

wiście w całej gospodarce), siłę nabywczą konsumentów etc. Zatem w perspektywie do końca 2016 r. może to przełożyć się na spowolnienie w wymianie towarowej, a na pewno wpłynie na polski PKB obniżając go. Obniżkę tę szacuje na 0,2-0,5% PKB.

Dziś nie należy mówić o tym jak wyrzucić niemiecką płacę minimalną w transporcie, tylko jak i jakimi środkami negocjować okresy przejściowe do europejskiej płacy minimalnej.

wości, aby koszty te nie przełożyły się na zleceniodawców. Spowoduje to w efekcie zmianę rentowności międzynarodowych umów dostawy. A w konsekwencji wpłynie na rentowność polskiego eksportu, sytuację na rynku pracy w Polsce (oczy-

Czy MiLoG to zatem kwestia polityczna czy społeczna?

MiLoG to, jak podkreślam, część większej całości jaką jest integracja europejska. A ta, to nie tylko polityka i sprawy społeczne,



Na forum międzynarodowym i w Trybunale Sprawiedliwości właściwą drogą nie jest negocjacja, ale negocjowanie sensownych okresów przejściowych. Ograniczenie pazerności i opresyjności polskiego systemu fiskalnego. Szybkie i nowatorskie rozstrzygnięcia w sprawie diet i ryczałtów

ale przede wszystkim gospodarka. To, co widzimy dziś w środkach masowego przekazu to ekspozycja przede wszystkim kwestii społecznej tj. wysokości wynagrodzeń. Jest to spowodowane brakiem szerszego zrozumienia zagadnienia wśród polityków i komentujących dziennikarzy. Mówiąc wprost, komentują oni rzeczy oczywiste, najbliższe w krótkiej perspektywie. Ale najważniejsza jest płaszczyzna gospodarcza. Od siły gospodarki zależy PKB, poziom bezrobocia, wysokość płacy realnej. Dlatego ważna jest rzetelna debata na tej płaszczyźnie.

Najistotniejszą kwestią w Europie z płacą minimalną będzie zdolność konkurencyjna gospodarki i swoboda inwestowania w Polsce połączona z tworzeniem nowych miejsc pracy. Dlatego tak istotne jest, aby nie trwać w ślepych uporach, ale wykorzystać to jak wymuszoną wprawdzie, ale jednak okazję do zmian w polityce i gospodarce. Do rzetelnej debaty o gospodarce, konkurencyjności i rozwoju. A z drugiej strony, do poszukiwania kompromisu z innymi państwami Unii w tej kwestii. Wyboru na funkcje polityczne i w samorządzie zawodowym przedstawicieli, którzy są w stanie wynieść się ponad mało istotne kwestie bieżące, ale rozumieją złożoność obecnie toczącego się procesu i przez swą wiedzę, znajomość świata i gospodarki oraz doświadczenie są w stanie rzetelnie negocjować polski interes gospodarczy na forum Unii. Podkreślam: pytajmy o to kandydatów na funkcje polityczne i kandydatów do organizacji gospodarczych i samorządu gospodarczego. I wybierajmy tych, którzy mają szanse reprezentować Polskę i polską gospodarkę jako równego partnera z zachowaniem niezbędnych okresów przejściowych. Z szybkimi zmianami w polskim prawie pracy. Tak, aby polskie przedsiębiorstwa, w tym przewoźnicy, mieli szanse znowu prawdziwie konkurować na rynku.

Co można i powinniśmy zrobić?

Kluczową sprawą jest ujednoczenie ustawodawstwa pracy. System oparty na praktyce „wyплаты pod stołem”, niskiej płacy minimalnej, wysokich kosztów okołopłacowych nie może się ostać. Wymaga to przede wszystkim zmiany w sposobie myślenia i przyjęcia odpowiedzialności za gospodarczą przyszłość Polski przez rządzących, ale też skutecznego lobbingu przewoźników. Z drugiej strony, na forum międzynarodowym i w Trybunale Sprawiedliwości właściwą drogą nie jest negocjacja, ale negocjowanie sensownych okresów przejściowych. Ograniczenie pazerności

i opresyjności polskiego systemu fiskalnego. Szybkie i nowatorskie rozstrzygnięcia w sprawie diet i ryczałtów. Dlatego nie do przecenienia jest tu rola dziennikarzy i rzetelność nie tylko tych branżowych, ale wszystkich. Od nich zależy ile z tej całej sprawy zrozumieją Polacy: wyborcy i konsumenci. I czego będą oczekiwać od swoich przedstawicieli. Wiele do zrobienia jest w polskim ustawodawstwie. Wszystko zaś powinno zacząć się od rzetelnej i profesjonalnej debaty gospodarczej.

Jaka ocenia Pan rolę i postawę związków zawodowych i innych organizacji w tej sprawie?

No cóż, skoro z całej sytuacji niewiele rozumieją politycy, dziennikarze nie informują rzetelnie opinii publicznej o całej złożoności sprawy płacy minimalnej i procesu integracji europejskiej ze szczególnym uwzględnieniem jego obecnego

etapu, trudno mi sobie wyobrazić, aby akurat związkowcy reprezentowali tu wyższy poziom. Trzeba bezwzględnie zaznaczyć, że związkowcy nie reprezentują kierowców pracujących w prywatnym transporcie drogowym towarów – a tej gałęzi transportu dotyczy przede wszystkim obecnie spór wokół pracy minimalnej w Niemczech. Nawiasem mówiąc, podobnie ma się sytuacja z reprezentatywnością środowiska transportowego przez ZMPD, które ani pod względem struktury, ani filozofii działania absolutnie nie ma możliwości przyjąć na siebie innej roli, niż tylko animatora drogowych protestów. Jako krok w dobrym kierunku oceniam organizację TLP (Transport i Logistyka Polska), jednak przekaz tego środowiska dla swej skuteczności wymaga istotnego przemodelowania i poszerzenia horyzontu zagadnienia.

Wracając jednak do związków zawodowych, to mogą one i powinny być uży-

teczne w czekających nas okresie zmian. Ważne jest jednak, aby rozumiały, że nie zawsze paradoksalnie najprostsza droga prowadzi do celu. Z obecnym przekazem związki kroczą prostą drogą nie do obrony kierowców, ale do likwidacji miejsc pracy w sektorze transportu drogowego. Chciałbym bardzo, aby środowisko to było zdolne do wzięcia udziału w rzetelnej debacie o kształcie nowych przepisów. I rozumiało, że droga do wyższych płac prowadzi przez konkurencyjność gospodarki, zdrowe regulacje prawne, umiarkowany apetyt państwa na podatki i składki na ubezpieczenie społeczne, rosnącą kwotę płacy minimalnej, wreszcie tworzenie miejsc pracy, edukację kierowców i kandydatów na kierowców. Nie jest to droga ani prosta, ani łatwa, ale od niej zależy przyszłość sektora polskiego transportu drogowego w przyszłej Europie. ◀

Dziękujemy za rozmowę.



LINK4 na stacjach MOYA

W lutym ruszyła promocja ubezpieczeń LINK4 na ponad 100 stacjach paliw MOYA na terenie całej Polski.

Klienci, którzy skontaktują się z LINK4 za pośrednictwem stacji MOYA i skorzystają z ubezpieczeń komunikacyjnych otrzymają od LINK4 specjalne bony zakupowe o wartości do 200 zł do wykorzystania na stacjach MOYA.

dowaliśmy się na realizację wspólnego projektu – powiedział Rafał Pietrasina, prezes firmy Anwim S.A., która jest właścicielem sieci stacji Moya.

– Jesteśmy otwarci na nowe pomysły biznesowe. Dlatego zdecydowaliśmy się na współpracę z MOYA, która również stawia



Mariusz Rosa

stronach internetowych.

– Wiąże my bardzo duże nadzieje z uruchomieniem projektem. Myślimy także o promocji na naszych stacjach innych ubezpieczeń LINK4 np. polis

turystycznych – podsumował Rafał Pietrasina.

LINK4 powstał jako firma directowa (oferująca ubezpieczenia tylko przez telefon i internet). Jest pionierem i liderem tego rynku. Jednak dzisiaj jest także silnie obecny w innych segmentach – współpracuje z multiagencjami i brokerami a w obszarze affinity z bankami i sieciami handlowymi. ◀

MM

Akcja będzie wspierana działaniami promocyjnymi na stacjach paliw oraz na stronach internetowych.

– Doceniamy wsparcie merytoryczne jakie otrzymujemy od LINK4, elastyczność i zrozumienie dla specyfiki branży paliwowej. To właśnie wysoka jakość współpracy była jednym z powodów, dla których zdecy-

na innowacyjne rozwiązania – dodał Mariusz Rosa, dyrektor ds. sprzedaży B2B w LINK4.

Akcja będzie wspierana działaniami promocyjnymi na stacjach paliw oraz na



Aktualnie w Unii Europejskiej trwa walka dwóch fundamentalnych wartości – swobody przepływu usług oraz ochrony praw pracowniczych. Widać to w aktach prawnych takich jak MiLoG czy dyrektywie wdrożeniowej nr 2014/67/UE dotyczącej pracowników delegowanych

Ciężkie czasy dla transportu

O niemieckich płacach minimalnych, ryczałtach za noclegi i projekcie ustawy zaostrzający kary dla branży transportowej rozmawiamy z Iwoną Szwed z Biura prawnego Arena 561.

Wszystko wskazuje na to, że nadchodzi trudne czasy dla przewoźników. Zgodzi się Pani z tą prognozą?

Trudno przewidzieć przyszłość. Nie można powiedzieć, że zmiany jakie nastąpiły, jak i te które mogą nastąpić w otoczeniu prawnym transportu, niosą korzyści dla właścicieli firm transportowych. Warto zauważyć jednak, że nie mamy tu do czynienia z problemami transportu wynikającymi z uwarunkowań czysto rynkowych, czy gospodarczych. Te problemy raczej mają charakter polityczny i wynikają z chęci „ręcznego” regulowania rynkiem. Problemy polskich przewoźników wiążą się także z niejasnymi regulacjami prawnymi. W każdym razie można śmiało stwierdzić, że przyszłość branży transportowej leży w rękach polityków szczebla krajowego jak i unijnego. To od nich będzie zależało, czy czasy w branży będą ciężkie.

W marcu przewoźnicy protestowali przeciwko m.in. niemieckiej płacy minimalnej, którą wymuszają na polskich przewoźnikach niemieckie przepisy. Czy to dobry kierunek działań?

Jak większość działań w branży transportowej, ta akcja również dała się zaobserwować jako przygotowana na szeroką

skalę. Porównując ten protest z protestami przedstawicieli innych gałęzi gospodarki, widać różnicę i w rozsądnych postulatach i w poziomie i czytelności działań. Przewoźnicy nie postulują rozliczeń personalnych za zaistniałą sytuację, nie żądają pieniędzy z budżetu Państwa, nie obserwują także żadnego podłoża ukierunkowanego na walkę polityczną między poszczególnymi partiami. Dlatego w mojej ocenie ten

protest powinien być odbierany jako stanowcze żądanie merytorycznej pomocy od Rządu dla branży transportowej, w sprawach krajowych i na arenie międzynarodowej. Sądzę, że wybór formy protestu miał na celu ukazanie powagi problemu. To jest oczywiście moja opinia, ale jeśli przyjął jej trafność, to mamy doskonałe warunki do konstruktywnego dialogu między Rządem a stroną społeczną.



Polska, jako czołowy kraj w zakresie świadczenia usług transportu międzynarodowego musi aktywnie działać na rzecz racjonalnych rozwiązań prawnych. Musimy mieć wyraźny pogląd na przyszłość, a jednocześnie być przygotowanym merytorycznie do forsowania własnych pomysłów co do kształtu transportu drogowego w UE

Mamy problem ryczałtów za noclegi, płacy minimalnej w Niemczech, embarga na wschodzie, a ostatnio pojawił się projekt ustawy zaostrzający kary dla całej branży transportowej. Czy to prawda?

Projekt Ustawy z dnia 13 lutego 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym wprowadza szereg bardzo niekorzystnych zmian dla przewoźników, kierowców i zarządzających transportem. Nie chcę komentować poszczególnych zapisów, bo jest to wyłącznie projekt i wszystko może ulec zmianie w wyniku konsultacji społecznych. Zdumiewające jest jednak to, że na większość proponowanych zmian próżno szukać uzasadnienia. Przedstawiciele branży nie widzą sensu tych zmian, co zapewne wyrazili w obszernych opiniach w trakcie konsultacji społecznych. Nie dostrzegł potrzeby uzasadnienia najbardziej dyskusyjnych ostrych ustawowych sam projektodawca. Jak wspomniałam wcześniej, nie mam zamiaru dalej zgłębiać tematu na tym etapie. Rzadko się zdarza w branży, aby pierwotne

pisów dot. ryczałtu za nocleg złożony przez Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska jak i załączony do niego raport regulacyjny. 58 stron wniosku do TK i 88 stron raportu oddaje również mój punkt widzenia problemu. Odsyłam na stronę Związku TiLP, który udostępnił te dokumenty do pobrania. Od siebie dodam tylko, że brak konkretnych działań wobec takich argumentów szkodzi całej branży i pogłębia kryzys zaufania obywateli do Państwa.

MiLoG jest kolejnym problemem, z którym transport musi się mierzyć.

Ja aspekt MiLoG postrzegam w trzech płaszczyznach. Po pierwsze to Niemcy uchwalili prawo, które funkcjonuje od 3 miesięcy i w zakresie działalności takiej jak nasza, należy o tym klarownie informować, co też czyniliśmy. Drugą kwestią są konsekwencje niezastosowania się do obowiązujących przepisów i ryzyko problemów z organami kontrolnymi na terenie Niemiec, a w efekcie postępowania na drodze administracyjnej jak i o charakterze

port został wciągnięty w tą walkę i musimy bronić dotychczasowych zasad jego prowadzenia. Merytoryczne analizy mające na celu ochronę swobody świadczenia usług transportowych będą tematem mojej prelekcji podczas Kongresu.

Czy w „morzu problemów” można dostrzec jakieś pozytywne aspekty?

Konflikt zasad, o którym wspomniałam wcześniej, powoduje że coraz częściej słychać głosy w sprawie rewizji na szczeblu unijnym dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników jak i rewizji samego pakietu drogowego regulującego zawód przewoźnika drogowego na obszarze UE. Z jednej strony można postrzegać to jako zagrożenie. Z drugiej strony Polska jako



Nie mamy problemów wynikających z uwarunkowań czysto rynkowych, czy gospodarczych. Te problemy mają raczej charakter polityczny i wynikają z chęci „ręcznego” regulowania rynkiem. Problemy polskich przewoźników wiążą się także z niejasnymi regulacjami prawnymi

Przyszłość branży transportowej leży w rękach polityków szczebla krajowego jak i unijnego. To od nich będzie zależało, czy czasy w branży będą ciężkie.

projekty zmian ustawowych przeszły ścieżkę legislacyjną bez poprawek. Dlatego nie chcę straszyć nikogo. Ja w każdym razie nie wiem dlaczego kierowca ma płacić np. 400 zł za nieprawidłowe rozmieszczenie ładunku, (na co w większości przypadków nie ma żadnego wpływu), a zarządzający ma zapłacić 2000 zł za brak orzeczenia psychologicznego kierowcy lub za dopuszczenie do podpięcia magnesu. Podobne kary z pominięciem związku przyczynowo-skutkowego zaprojektowano dla przewoźników, jak chociażby 1000 zł za każdy dzień, w którym kierowca używa kilka wykresówek lub kart. Do oponowania w przypadku postulowanych zmian są specjalnie powołane organizacje społeczne i pracują nad zmianą niekorzystnych zapisów projektowych. Przewoźnicy natomiast powinni być szeroko informowani o przepisach uchwalonych, tak aby w okresie *vacatio legis* dostosować organizację przedsiębiorstwa.

A jaka jest Pani opinia o sprawie ryczałtów za nocleg?

W mojej ocenie najlepiej całość sprawy oddaje Wniosek do Trybunału Konstytucyjnego o zbadanie konstytucyjności prze-

rze postępowania sądowego. W takim wypadku właściwą osobą do reprezentowania przed niemieckimi sądami jest adwokat posiadający odpowiednie uprawnienia. Stąd nasza ścisła kooperacja z kancelarią niemiecką. Trzeci aspekt dotyczy zgodności lub, jak ktoś woli, braku zgodności niemieckich regulacji z przepisami unijnymi. W tej kwestii również staram się efektywnie działać. Moje starania dostrzeżone zostały przez organizatorów Europejskiego Kongresu Mobilności Pracy. Zaproszono mnie do wygłoszenia prelekcji merytorycznej z dziedziny transportu w trakcie Kongresu. Nadmienię, że obecność i swoje prelekcje podczas tego wydarzenia potwierdzili m.in. prof. adw. Maciej Szpunar – rzecznik generalny Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz Marianne Thyssen – komisarz UE ds. zatrudnienia. Aktualnie w Unii Europejskiej trwa walka dwóch fundamentalnych wartości – swobody przepływu usług oraz ochrony praw pracowniczych. Widać to w aktach prawnych, takich jak MiLoG czy w dyrektywie wdrożeniowej nr 2014/67/UE dotyczącej pracowników delegowanych. Widać to również w ostatnich orzeczeniach Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Trans-

czołowy kraj w zakresie świadczenia usług transportu międzynarodowego musi aktywnie działać na rzecz racjonalnych rozwiązań prawnych. Musimy mieć wyraźny pogląd na przyszłość, a jednocześnie być przygotowanym merytorycznie do forsowania własnych pomysłów na kształt transportu drogowego w UE. Jeśli dobrze się przygotowujemy i zbudujemy odpowiednie poparcie wśród innych krajów członkowskich to możemy osiągnąć więcej niż mamy w tej chwili.

Dziękujemy za rozmowę. ◀

Z Iwoną Szwed z Biura prawnego Arena 561 rozmawialiśmy 24 marca br., podczas krakowskiej edycji Spotkań Transportowych – cyklu bezpłatnych konferencji szkoleniowych dla branży transportowej, którym stałym partnerem merytorycznym jest Biuro prawne Arena 561.



W pierwszym rzędzie

Podczas pokazów można było usiąść za kierownicą i samemu sprawdzić, jak działają w praktyce nowinki techniczne zastosowane w Scaniach

Scania odnotowuje oznaki ożywienia na rynku pojazdów budowlanych. Wychodzi naprzeciw potencjalnym klientom organizując ogólnopolski Scania Test Tour 2015.

Cykl pokazów samochodów budowlanych Scania Test Tour ma długą tradycję. Polski importer powraca do niego po czterech latach przerwy, ponieważ spodziewa się rychłego wzrostu zamówień na podwozia stosowane w tym segmencie.

Nowy budżet

– Budżet unijny na lata 2014-20 budzi nadzieję. Blisko 100 mld złotych ma być przeznaczonych na budowę nowej infrastruktury, a prawie 50 mld na naprawę istniejącej – mówi Paweł Paluch, dyrektor ds. marketingu Scania Polska SA. – W naj-

lepszym okresie, zanim odczuwalne stały się skutki kryzysu z 2008 r., sprzedaliśmy w Polsce 555 wywrotek, podczas gdy cały rynek przekroczył 2000 sztuk. Później popyt

roku znajdzie odbiorców 600 wywrotek. Mamy nadzieję, że 2016 będzie podobny. Chcielibyśmy utrzymać udział w rynku na poziomie 20-25%.

Scania szacuje, że w tym roku znajdzie odbiorców 600 wywrotek i chce utrzymać udział w rynku na poziomie 20-25%.

spadł i utrzymywał się na niskim poziomie. W 2013 zostało sprzedanych tylko 90 wywrotek, ale w 2014 już 200, z czego 31 na podwoziach Scanii. Szacujemy, że w tym

Wywrotki to tylko jeden z segmentów bogatego rynku podwozi, który obejmuje również innego typu pojazdy budowlane, a także ciężarówki długodystansowe, dystrybucyjne i specjalne. W 2014 Scania była w Polsce liderem w sprzedaży podwozi. Dostarczyła ich 542, co dało jej 22,2% udziału w tym rynku. Na drugim miejscu był Mercedes z 481 podwoziami, a na trzecim MAN – 441 sztuk. Szwedzka firma jest mocna zwłaszcza w pojazdach specjalnych, co zawdzięcza uznaniu jakim cieszy się w straży pożarnej.

Na budowę i do lasu

Scania Test Tour 2015 odwiedził w drugiej połowie marca 12 miejscowości. W pokazach wzięło udział 12 ciężarówek z silnikami Euro 6 oraz maszyny firmy Liebherr. Większość podwozi miała napędzane co najmniej dwie osie. Wśród prezentowanych ciężarówek były różnego typu wy-



Scania P410 z niską kabiną, napędem 8x4 i zabudową Meiller. Tego typu pojazdy cieszą się dużym uznaniem wśród polskich klientów

wrotki, betonomieszarka, samochody dla leśnictwa, hakowce oraz ciągniki. Można było poznać w praktyce zalety nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych Scanii, w tym skrzyni biegów Opticruise z trybem terenowym Off-road.

– Promujemy silnik o mocy 410 KM, który doskonale nadaje się do pojazdów budowlanych ze względu na dobre parametry, prostą konstrukcję i niskie spalanie – wyjaśnia Paweł Paluch.

Ciężarówki były wyposażone zgodnie z preferencjami polskich klientów, którzy coraz baczniej zwracają uwagę na wydajność przewozów i często wybierają pojazdy lżejsze, ale pozwalające zabrać jednocześnie więcej ładunku. Stąd popularność prostszych konfiguracji napędu, takich jak 8x4 i 6x4, które sprzyjają utrzymaniu niskiej masy własnej pojazdu. Niemniej są odbiorcy, którzy kładą nacisk na zdolność pokonywania bezdroży. Własnościami terenowymi wyróżniało się podwozie 4x4 z pojedynczym ogumieniem na tylnej osi, przeznaczone dla energetyki.

Scania blisko współpracuje z krajowymi producentami zabudów, co sprzyja



Propozycja dla energetyki: lekka Scania P360 z napędem 4x4 i pojedynczym, terenowym ogumieniem na wszystkich kołach

bezproblemowej eksploatacji gotowych pojazdów. Do końca lutego 2015 r. dostarczyła już 68 podwozi, co daje jej 26,4% udziału w rynku. Scania Test Tour został zorganizowany w samą porę i z pewnością pomoże firmie utrzymać dominującą po-

zycję na rynku, który po latach posuchy znów budzi się do życia.

Pojazdy uczestniczące w Scania Test Tour 2015 opisujemy szczegółowo w najnowszym wydaniu miesięcznika „Truck & Van”.

Tekst i zdjęcia: Michał Kij

- 50 lat doświadczenia
- opłaty bezgotówkowe niezbędne w transporcie
- szeroka sieć akceptacji
- dostęp do stacji z najniższymi cenami paliw
- rabaty na autostradach
- 30-dniowy termin płatności
- bezpieczeństwo transakcji
- zwrot podatku VAT z zagranicy
- efektywne zarządzanie
- profesjonalne doradztwo

UTA Polska Sp. z o.o.
ul. Bonifraterska 17
00-203 Warszawa

tel.: 22/ 53 09 200
e-mail: info@uta.pl
www.uta.pl



Fraikin pionierem w wynajmie pojazdów na CNG

CNG (ang. Compressed Natural Gas) to powszechnie dostępne paliwo naturalne, mające postać gazu ziemnego, stosowane do zasilania pojazdów. Firmą, która zdecydowała się na wprowadzenie do swojej oferty wynajmu pojazdów dostawczych i ciężarowych napędzanych tym paliwem, a także infrastruktury CNG w przedsiębiorstwach decydujących się na tego typu flotę, jest Fraikin Polska.

Zdaniem przedstawicieli firmy za powodzeniem takiego rozwiązania przemawia niższa cena CNG niż diesla i benzyny, co pociąga za sobą niższe koszty w firmie oraz możliwość pełnej kontroli zużytego paliwa we flocie, mniejszą emisją pierwiastków ciężkich w spalinach, i niższy hałas pojazdu CNG w porównaniu do diesla. Oferta skierowana jest przede wszystkim do firm produkcyjnych, dystrybucji lokalnej i krajowej, a także firm komunalnych (m.in. wywóz odpadów) i transportu osobowego. Wszystkie wymienione typy pojazdów w swej ofercie posiada Fraikin Polska.

Korzyści z wprowadzenia floty CNG

CNG to sprężona postać naturalnego gazu ziemnego. Jako paliwo obecnie najszybciej się rozwija, a przemawiają za tym względy ekonomiczne i powszechna dostępność. Dlatego już dziś szeroko wykorzystywane jest we flotach pojazdów użytkowych i coraz częściej stosowane przy zasilaniu samochodów dostawczych, dużych pojazdów

ciężarowych dystrybucyjnych, pojazdów komunalnych oczyszczania miasta, samochodów osobowych, autobusów miejskich, mikrobusów oraz taksówek.

Korzystanie z pojazdów CNG jest rozwiązaniem łączącym ekonomię z ekologią. Pozwala ono nie tylko zaoszczędzić na kosztach paliwa w firmie, które stanowią największą część całkowitych kosztów transportu, ale też w pełni kontrolować jego zużycie, co jest trudne do wykonania

od firmy Fraikin postawionej pod klucz stacji tankowania CNG, dedykowanej indywidualnym potrzebom. W tym rozwiązaniu Fraikin zapewnia pełną obsługę serwisową stacji z zapewnieniem dostawy CNG do pojazdów. – *Rozwiązanie Fraikin to gwarancja przewidywalnych kosztów obsługi floty pojazdów ze stacją tankowania CNG w ramach raty miesięcznej, czyli korzyści od samego początku wdrożenia pełnego rozwiązania CNG* – mówi Artur

CNG to sprężona postać naturalnego gazu ziemnego. Jako paliwo obecnie najszybciej się rozwija, a przemawiają za tym względy ekonomiczne i powszechna dostępność.

w wypadku klasycznych paliw płynnych. To także mniejsza emisja szkodliwych pyłów w spalinach oraz niższy hałas powodowany przez pojazd w porównaniu do tych napędzanych dieslem. CNG to najlepsza alternatywa dla oleju napędowego, przyczyniająca się do wzrostu rentowności transportu. Zastosowanie CNG pozwala znacząco obniżyć koszty operacyjne. W porównaniu z innymi dostępnymi paliwami, za tę samą cenę pojazd z napędem CNG pokona nawet kilkadziesiąt procent większą liczbę kilometrów niż w przypadku innych paliw. Ta korzyść, wraz z kontrolą zużytego paliwa w pojazdach, w podsumowaniu wszystkich elementów rozwiązania CNG, skutkuje obniżeniem kosztów nawet do 20%.

Kompleksowe rozwiązanie

Oferta Fraikin Polska dotyczy nie tylko wynajmu pojazdów użytkowych napędzanych paliwem CNG, ale także kompleksowych rozwiązań wspierających zastosowanie tego typu floty. Wsparcie floty pojazdów CNG polegać będzie na wydzierżawieniu

Nowicki, dyrektor generalny na Europie Środkowo-Wschodnią. – *Przedsiębiorcy coraz częściej dostrzegają zalety pojazdów napędzanych gazem CNG. Alternatywne paliwo przyszłości to ekonomia idąca w parze z ekologią* – dodaje.

Rozwiązania w zakresie wynajmu pojazdów i infrastruktury CNG oferowane przez Fraikin Polska obejmują:

- konfigurację pojazdów CNG dopasowanych do potrzeb klienta,
- korzystne warunki finansowania i ubezpieczenia floty CNG, w tym także obsługę szkód,
- konfigurację stacji CNG wg potrzeb klienta,
- wykonanie „pod klucz” pełnej infrastruktury paliwowej CNG,
- obsługę eksploatacyjną pojazdów i infrastruktury CNG,
- monitoring pojazdów i online infrastruktury CNG,
- finansowanie i ubezpieczenie stacji.

Obecnie prowadzone są rozmowy z pierwszymi klientami chętnymi do skorzystania z oferty. ◀

Elżbieta Haber



Wsparcie floty pojazdów CNG polegać będzie na wydzierżawieniu od firmy Fraikin postawionej pod klucz stacji tankowania CNG, dedykowanej indywidualnym potrzebom

Więcej niż zarządzanie flotą



Trimble Transport & Logistics to jeden z producentów systemów zarządzania transportem, który oferuje rozwiązania mające zastosowanie zarówno w zakresie zarządzania flotą w czasie rzeczywistym, jak i ułatwiające dostęp do aktualnych danych logistycznych.

Z względu na długi staż na rynku, liczący już 30 lat, co wiąże się z doświadczeniem, firma stała się liderem w zakresie innowacyjnych i zaawansowanych technologicznie aplikacji telematycznych dla sektora transportowo-logistycznego. Według badania przeprowadzonego przez ABI Research firma Trimble Transport & Logistics Global jest najlepszym dostawcą rozwiązań telematycznych pod względem innowacji i ich wdrażania. Produkty oraz oprogramowanie znane są z łatwej i intuicyjnej obsługi, przemyślanej funkcjonalności, stabilności i możliwości łatwej integracji z innymi systemami informatycznymi.

Najnowsze technologie

W wyniku intensywnego rozwoju platformy Open Telematics Framework, opartej na zaawansowanej technologii OSGI (Open Standard Gateway Initiative), w Trimble Transport & Logistics powstało nowoczesne rozwiązanie pokładowe. Jego cechą wyróżniającą jest kompatybilność z innymi proponowanymi przez spółkę rozwiązaniami. Jest to możliwe dzięki



temu, że firma samodzielnie projektuje sprzęt i oprogramowanie. Rozwiązania te cieszą się niesłabnącą popularnością od wielu lat przede wszystkim ze względu na intuicyjność obsługi. We wszystkich aplikacjach zastosowano podobny interfejs użytkownika. Menu i funkcje w oprogramowaniu zaplecza jak i pojazdu mają zawsze ten sam logiczny i prosty układ.

Wszystkie rozwiązania, zarówno mobilne jak i stacjonarne, są zintegrowane z tym samym oprogramowaniem zaplecza – aplikacją do realizacji zadań związanych z administrowaniem i raportowaniem FleetWorks oraz narzędziem FleetCockpit do planowania wykorzystania i śledzenia floty pojazdów w czasie rzeczywistym. Aplikacja back-office FleetWorks jest rozwiązaniem spełniającym wszystkie wymogi

w zakresie raportowania – dostarcza między innymi informacje o czasie jazdy, zużyciu paliwa lub pokonanej trasie oraz daje pełny obraz danych niezbędnych w zarządzaniu flotą. Natomiast za pomocą FleetCockpit dyspozytorzy przydzielają zadania i zarządzają nimi oraz monitorują flotę.

Technologia pokładowa oferowana przez firmę Trimble Transport & Logistics ułatwia klientom prowadzenie działalności gospodarczej właśnie dzięki integracji z aplikacjami back-office opartymi na identycznych zasadach. Otwarta architektura sprawia, że rozwiązania można łatwo zintegrować z tymi aplikacjami w dowolnej konfiguracji. Więcej informacji na temat obu rozwiązań znajduje się na stronie www.trimbletl.com.

Kompleksowe wsparcie

Trimble Transport & Logistics koncentruje się nie tylko na projektowaniu nowych rozwiązań, ale zapewnia też usługi serwisowe i wsparcie, oferując wszechstronną pomoc. Gwarantuje kompleksową obsługę przez dział techniczny, który odpowiada na pytania klientów, rozwiązuje ich problemy i zaspakaja potrzeby.

Oferowane rozwiązania mają kompleksowy charakter z przejrzystą wyceną, co pozwala uniknąć nieprzewidzianych kosztów. Oprócz sprzętu i oprogramowania z różnego rodzaju funkcjonalnościami Trimble Transport & Logistics oferuje także bezprzewodowe usługi przesyłu danych i szeroki wybór opcji.

Z uwagi na gruntowną znajomość sektora transportowo-logistycznego, dążenie do innowacji, profesjonalizm przy realizacji projektów oraz umiejętność rozwiązywania problemów wspólnie z klientami, firma Trimble Transport & Logistics jest postrzegana jako wiarygodny partner. ◀

EH

W wyniku intensywnego rozwoju platformy Open Telematics Framework, opartej na zaawansowanej technologii OSGI (Open Standard Gateway Initiative), w Trimble Transport & Logistics powstało nowoczesne rozwiązanie pokładowe.



Podpisywać, czy odmówić podpisania protokołu kontroli?

Niektóre protokoły z kontroli drogowych ciężkich pojazdów, przeprowadzanych przez Inspekcję Transportu Drogowego, funkcjonariuszy celnych czy policję mogłyby służyć za źródło cytatów zawierających sporą dawkę humoru. Zwykle ludzkie pomyłki, brzemienne w skutkach przestawienia cyfr, ale i niestety próby przedstawienia rzeczywistości w sposób niejednoznaczny składają się na treść części protokołów. Czy zatem kierowca powinien złożyć swój podpis na protokole kontroli?

W jednej z siedzib organu kontrolnego na terenie naszego kraju odbyła się kiedyś rozmowa telefoniczna przedsiębiorcy, którego pojazd poddano kilka dni wcześniej kontroli z pełniącym tzw. „dyżur telefoniczny” urzędnikiem. Przedsiębiorca zrelacjonował swemu rozmówcy kontrolę. Jej przedmiotem był pojazd przewożący materiały niebezpieczne. Pełnym zaciekania głosem przewoźnik poprosił o wytłumaczenie zapisów protokołu kontroli, w wyniku której stwierdzono naruszenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych. Treść tego protokołu była rzeczywiście dość osobliwa. Na kolejnych jego stronach zmieniał się bowiem rodzaj cysterny poddanej sprawdzeniu. Najpierw był to pojazd – cysterna by później zmienić się w cysternę odejmovalną, aby finalnie przybrać formę kontenera – cysterny. Przedsiębiorca – jako profesjonalista w swoim fachu zadał odbierającemu telefon jedno pytanie:

– Proszę mi powiedzieć, czym ja wykonuję te przewozy? Do chwili tej kontroli byłem przekonany, że jest to pojazd cysterna, ale dzisiaj to już sam nie wiem.

Niezorientowanym czytelnikom należy się wyjaśnienie, że z poszczególnymi rodzajami cystern prawo wiąże różne wymogi w procesie przewozu. Przedsiębiorca miał bez wątplenia rację, a jako osoba wykonująca od lat przewozy materiałów niebezpiecznych, wiedział więcej od kontrolującego – był to pojazd – cysterna, a protokół zawierał nieprawdę i to w kilku miejscach.

Sytuacja ta jest świetnym pretekstem, aby zastanowić się nad sensem i skutkami prawnymi podpisu złożonego na protokole kontroli. Co robić, gdy protokół zawiera informacje nieprawdziwe albo nieścisłe?

Prawo kierowcy

Zarówno kodeks postępowania administracyjnego jak i ustawa o transporcie drogowym narzucają konieczność sporządzenia protokołu z kontroli jako czynności o istotnym znaczeniu dla dalszego postępowania. Jego treść ma zasadnicze znaczenie dla dalszych losów sprawy i bezpośrednio przełożenie na wysokość ewentualnie nałożonej kary. Zatem bardzo istotne jest



Maciej Wyrzykowski,
Ekspert OCRK

wać na niekorzyść przedsiębiorcy, którego pojazd poddano kontroli.

Niewniesienie uwag w sytuacji jakichkolwiek wątpliwości co do treści protokołu to jedno, a jego niepodpisanie, to zagadnienie odrębne. Możliwość niepodpisania protokołu z kontroli drogowej przewiduje art. 74 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Zapisane w nim zostało, że protokół podpisują kontrolujący i kontrolowany, a odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego kontrolujący odnotowuje w protokole i podaje jej przyczynę. Zatem pośrednio możliwość niepodpisania protokołu kontroli w przepisach została przewidziana.



Możliwość niepodpisania protokołu z kontroli drogowej przewiduje art. 74 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Protokół podpisują kontrolujący i kontrolowany, a odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego kontrolujący odnotowuje w protokole i podaje jej przyczynę

Bardzo istotne jest uważne przeczytanie przez kontrolowanego wszystkich zapisów protokołu, a jeszcze ważniejsze wniesienie do niego uwag w przypadkach jakichkolwiek wątpliwości.

uważne przeczytanie przez kontrolowanego wszystkich zapisów takiego protokołu, a jeszcze ważniejsze wniesienie do niego uwag w przypadkach jakichkolwiek wątpliwości. Te uwagi mogą w późniejszym czasie mieć zasadnicze znaczenie dla losów postępowania, a ich brak może oddziały-

Trudno wyobrazić sobie postawienie jakiegokolwiek zarzutu z powodu niepodpisania protokołu kontroli w sytuacji, w której ustawodawca dał takie prawo kierowcy.

Protokół kontroli jest w świetle obowiązującego prawa tzw. dokumentem pewnym, poświadczającym to, co zostało

w nim zapisane. Z tym jednak zastrzeżeniem, że protokół ten musi zostać sporządzony w przewidzianej prawem formie. Jednym z elementów wymaganych w celu zapewnienia omawianemu dokumentowi wymaganej formy przewidzianej prawem jest podpis kontrolowanego. Tym samym, trudno jest podważyć wiarygodność protokołu kontroli, który został przez kontrolowanego podpisany. Łatwiejsze jest to w przypadku, gdy kierowca odmówił złożenia podpisu na protokole nie akceptując jego treści z powodu nieścisłych bądź wręcz nieprawdziwych informacji. Te same zasady obowiązują zarówno w przypadku kontroli w toku, podczas których kontrolujący weryfikują czas pracy kierowcy i posiadane dokumenty, jak i w przypadku kontroli ukierunkowanych np. na prawidłowość przewozu materiałów niebezpiecznych. Sytuacja nie zmienia się też w odniesieniu do kontroli ukierunkowanych na



Trudno jest podważyć wiarygodność protokołu kontroli, który został przez kontrolowanego podpisany. Łatwiejsze jest to w przypadku, gdy kierowca odmówił złożenia podpisu na protokole nie akceptując jego treści z powodu nieścisłych bądź wręcz nieprawdziwych informacji

Ma to o tyle duże znaczenie, że przykładowo Inspekcja Transportu Drogowego, która zdecydowanie najczęściej kontroluje

decyzji o nałożeniu kary i ponownego – bardziej szczegółowego – przeprowadzenia postępowania w sprawie stwierdzonych naruszeń. Może to doprowadzić do zupełnie innych ustaleń i w konsekwencji do nałożenia kary niższej niż pierwotnie, bądź też do umorzenia postępowania bez nakładania kary administracyjnej.

Bardzo charakterystycznym jest, że organy kontrolne w wielu postępowaniach powołują się na podpis kierowcy w protokole kontroli jako na element potwierdzający niekorzystne dla przedsiębiorcy okoliczności. Zatem jeśli istnieją wątpliwości co do zapisów w protokole kontroli, jego treść jest w najmniejszym nawet stopniu niezgodna ze stanem faktycznym, kierowca ma prawo wnieść zastrzeżenia i wpisać je do protokołu. W przypadku jakichkolwiek przeszkód do ich wniesienia ustawodawca przewidział sytuację, w której odmówi on złożenia podpisu na protokole kontroli. ◀

Maciej Wyrzykowski,
Ekspert OCRK
www.ocrk.pl

Niepodpisanie protokołu w sytuacji, w której kontrolowany ma zastrzeżenia do jego treści, jest rozwiązaniem dopuszczalnym z punktu widzenia obowiązujących przepisów.

ważenie pojazdów. Niepodpisanie protokołu – oczywiście w sytuacji, w której kontrolowany ma zastrzeżenia do jego treści – jest rozwiązaniem dopuszczalnym z punktu widzenia obowiązujących przepisów.

Możliwość uchylecia decyzji

Najskuteczniejszym jednak rozwiązaniem zapewniającym możliwość obrony swoich racji jest wniesienie wszelkich wątpliwości w formie uwag do takiego protokołu.

ciężkie pojazdy na polskich drogach, odnotowuje ogromną ilość uchylonych decyzji o nałożeniu kary w postępowaniach sądowych. Tylko w miesiącu styczniu bieżącego roku Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie uchylił decyzje ITD w ponad sześćdziesięciu przypadkach. Oczywistym jest, że wniesienie uwag do protokołu nie zapewni wygrania sporu administracyjnego z organami kontrolującymi, ale może być jednym z dowodów, które spowodują konieczność uchylecia

Zarejestruj się na stronie
www.tsl-biznes.pl/gratis
i czytaj **ZA DARMO**
pełne e-wydania
miesięcznika TSL biznes!

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes

W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis

Barometr odpowiedzialnej jazdy

Fundacja koncernu VINCI Autoroutes na rzecz odpowiedzialnej jazdy ogłosiła wyniki badania ankietowego zrealizowanego przez Ipsos na temat przyzwyczaję kierowców związanych z kierowaniem pojazdem i zmiany ich zachowań w 10 krajach Unii Europejskiej. Po raz drugi badanie objęło również Polskę.

Institut Ipsos przebadął przez Internet, od 8 do 19 stycznia 2015 r. ponad 10 tys. respondentów we Francji, Niemczech, Belgii, Hiszpanii, Wlk. Brytanii, Włoszech, Szwecji, Polsce, Holandii oraz Grecji. Reprezentatywność każdej próby narodowej zapewniona została poprzez zastosowanie metody kwotowej.

Europejczycy uważają w większości, że liczba osób zabitych na drogach może się jeszcze znacząco zmniejszyć w ciągu najbliższych lat (55%). Ich poziom optymizmu zmniejszył się jednak w porównaniu sprzed rokiem (średni spadek o 3 pkt. proc.), za wyjątkiem Wielkiej Brytanii. W Polsce przeważa przekonanie,

że przynajmniej jedną pozytywną cechą. Uważają siebie jako „ważnych” (68%) i „spokojnych” (68%) kierowców. Swoich rodaków postrzegają jednak jako szczególnie „nieodpowiedzialnych” (65% w Polsce, 44% w Europie) i „niebezpiecznych” (36% w porównaniu z 26% w Europie). Europejczycy uważają, że wzorowymi kierowcami są Szwedzi (37%), a najmniej odpowiedzialnymi Włosi (31%). Na Polaków narzekają przede wszystkim sami Polacy – 44%.

94% polskich kierowców przyznaje, że zdarza im się przekroczyć o kilka km/godz. maksymalną dozwoloną prędkość (Europie – 91%). 60% nie przestrzega bezpiecznego odstępu między pojazdami

Fundacja VINCI Autoroutes na rzecz odpowiedzialnej jazdy

- Powstała w lutym 2011 r. Obecnie stanowi laboratorium, obserwatorium, jak i narzędzie informacji w zakresie walki z brakiem bezpieczeństwa na drogach.
- Jej działalność obejmuje: kampanie informacyjne w celu zwiększenia świadomości ryzyka na drogach, finansowanie badań naukowych w obszarach niebezpiecznych zachowań, które nie zostały jeszcze dobrze zbadane lub nie są powszechnie znane użytkownikom dróg oraz finansowanie inicjatyw na rzecz odpowiedzialnej jazdy.

Polacy uważają, że trudno będzie znacznie obniżyć liczbę zabitych na drogach (53%). Podobnie jest w Niemczech (58%, +3 pkt. proc.) i w Grecji (57%).

że trudno będzie znacznie obniżyć liczbę zabitych na drogach (53%). Podobnie jest w Niemczech (58%, +3 pkt. proc.) i w Grecji (57%).

Polacy krytyczni wobec rodaków

Polacy uważają się za dobrych kierowców, przy ocenie własnej jazdy przyznają sobie 7,2 punktu na 10, przy średniej europejskiej na poziomie 7,7/10. Niemalże wszyscy (99%), jeżeli chodzi o sposób kierowania, bez wahania przypisują so-

(w Europie 65%). 50% zapomina zwolnić w pobliżu robót drogowych (w Europie 55%). 44% jeździ środkowym pasem autostrady, kiedy prawy pas jest wolny (w Europie 56%). 44% zapomina włączyć kierunkowskaz przed wyprzedzaniem lub skrętem (w Europie 58%), 33% zapiąć pasy (w Europie 22%).

Co więcej, 50% Polaków zdarza się trąbić bez potrzeby (47% osób w Europie), 38% wyzywać innych kierowców (56% w Europie), a 26% wyprzedza prawą stroną na autostradzie (32% w Europie). 25% wysiada z pojazdu, aby rozmówić się z innym kierowcą (15% w Europie). Do tego 23% celowo jedzie w bardzo bliskiej odległości za samochodami kierowców, którzy ich denerwują (32% w Europie).

Telefon i senność za kierownicą

Niepokojącym zjawiskiem w Polsce jest korzystanie z telefonu komórkowego w czasie jazdy: 65% kierowców rozmawia przy użyciu zestawu głośnomówiącego (51% w Europie), a 59% bez zestawu (35% w Europie). Wysyłanie i czytanie SMS-ów i maili za kółkiem dotyczy 33% Polaków

(26% Europejczyków). 47% polskich respondentów przyznaje się do ustawiania parametrów GPS-a w czasie jazdy (37% w Europie).

52% Polaków twierdzi, że możliwe jest kierowanie pojazdem, kiedy jest się zmęczonym (średnia europejska to 31%). Większość respondentów jest również niesłusznie przekonana, że można walczyć z zasypianiem za kółkiem poprzez rozmowę z pasażerem (82%), słuchanie radia (65%) lub jazdę przy otwartym oknie (60%). Ponadto 26% polskich kierowców przyznaje, że miało już wrażenie, że zasnęło na kilka sekund za kierownicą.

W czasie długiej jazdy Polacy zatrzymują się rekordowo rzadko, średnio po 4 godz. 10 min. kierowania pojazdem, przy czym zaleca się postój co 2 godz. I choć 86% Polaków słusznie uważa, że drzemka jest skutecznym sposobem na walkę z sennością, jedynie 54% robi w tym celu przerwę w czasie długiej jazdy (w Europie średnio 57%). Większość twierdzi jednak, że w czasie podróży następuje zmiana osoby kierującej pojazdem (71% w porównaniu z 70% w Europie). ◀

EH





**NAJLEPSI
EKSPERCI
GWARANCJĄ
TWOJEGO
SUKCESU**

LIDER na Polskim rynku
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

Znamy rozwiązania problemu nowej stawki minimalnej
w Niemczech oraz ryczałów za noclegi.

Eliminujemy dopłaty do MiLoG i prowadzimy wszystkie formalności.

Sprawdź!



801 006 301

Zadzwoń i umów się na bezpłatną prezentację
usług w Twojej firmie.

VIALTIS – jeden partner na europejskich drogach

VIALTIS to niezależna firma świadcząca usługi w zakresie transportu międzynarodowego, która łączy profesjonalne podejście i doświadczenie z oferowanymi klientom rozwiązaniami sprzyjającymi obniżeniu kosztów. Utrzymuje on liczne kontakty biznesowe z mniejszymi i większymi firmami transportowymi od 1982 r. Jego podstawową działalnością jest zwrot podatku VAT płaconego za granicą oraz obsługa opłat drogowych.

Ta międzynarodowa firma, posiadająca dziesięć filii oraz przedstawicielstw handlowych w większości krajów europejskich, w celu zapewnienia swoim klientom konkurencyjności i efektywności, stale poszerza swój wachlarz usług. W 2012 r. została włączona do grupy FDE, której pracownicy posługują się 21 językami, co ułatwia im obsługę klientów w 43 krajach. Powiązanie z grupą FDE to prosta droga do tego, aby stać się liderem na rynku transportu międzynarodowego. Opinię tę potwierdzają słowa dyrektora generalnego grupy FDE, Pani Heike D. Damkjaer: – *Mówimy w tym samym języku, którym posługują się nasi klienci. Zatrudniamy pracowników 16 różnych narodowości, komunikujących się w 21 różnych językach. Dzięki temu możemy bezpośrednio kontaktować się z organami podatkowymi oraz spółkami autostradowymi we wszystkich krajach. Śledzimy aktualne informacje branżowe ze świata, zmiany w rozporządzeniach i przepisach oraz informujemy o nich na bieżąco naszych klientów w ich własnych językach.*

Bezproblemowa podróż po Europie

– *Prowadzenie interesów za granicą wymaga dużej ilości pracy administracyjno-biurowej oraz wiedzy i doświadczenia. Na przewoźniku poruszającym się po Europie spoczywa tankowanie, opłaty drogowe, a także bieżąca kontrola niezbędnych dokumentów. Kolejnym etapem są pracochłonne procedury uzyskania maksymalnej kwoty wnioskowanego zwrotu VAT. Przy rosnącej konkurencji na rynkach europejskich ważne jest, aby przewoźnicy skoncentrowali się na swojej podstawowej działalności, dlatego potrzebny jest im silny partner, taki jak VIALTIS. Naszym celem jest zapewnienie*

klientom możliwości uzyskania jak największych rabatów oraz płynności finansowej dzięki szybkiemu i bezpiecznemu zwrotowi VAT, przy jednoczesnym znaczącym ograniczeniu kosztów administracji – twierdzi Heike Duus Damkjaer. Dodaje też, że – VIALTIS przejmuje na siebie ciężar trudności administracyjnych oraz proponuje rozwiązania, dzięki którym firmy mogą skoncentrować się na swojej właściwej działalności. Proponujemy naszym klientom kompleksową obsługę przejazdów. Przed wyjazdem kierowca otrzymuje od nas kartę paliwową oraz zintegrowane urządzenia do poboru opłat autostradowych. Jeżeli zaistnieje potrzeba rezerwacji promu czy pociągu, nasza firma wykona także i tę usługę. Zadbamy też o ubezpieczenie kierowcy, a po jego powrocie zajmujemy się wszystkimi formalnościami niezbędnymi do uzyskania zwrotu VAT.

Zakres usług VIALTIS

Firma zarządza urządzeniami do poboru opłat drogowych i autostradowych w całej Europie. Międzynarodowi przewoźnicy zobowiązani są do uiszczania opłat drogowych i autostradowych w 15 różnych krajach. VIALTIS proponuje wszystkie usługi w ramach jednej umowy. Klient podaje tylko informacje o krajach, w jakich będzie wykonywany transport, natomiast VIALTIS zapewnia pełną obsługę podróży, począwszy od zamówienia, poprzez wsparcie w ewentualnych problemach związanych z czytnikami, aż do etapu płatności. Pomaga także uzyskać jak największe rabaty ze spółek autostradowych.

Firma dysponuje urządzeniami do poboru opłat drogowych funkcjonującymi na terenie Europy: RoadBox DSRC (Francja, Hiszpania, Portugalia oraz tunel Liefsen-shoek w Belgii), Viacard/Telepass (Włochy), Karta Frejus/Mont-Blanc (tunele między Francją a Włochami), Toll Collect (Niemcy), Go-Box (Austria), TOLL2GO (Austria oraz Niemcy), viaTOLL (Polska) oraz Multiservice VIALTIS card (winiety w Belgii, Holandii, Luksemburgu, Danii, Szwecji, Słowenii, tunel San Bernardo (pomiędzy Włochami a Szwajcarią), a ponadto opłaty na terenie Czech, Niemiec, Szwajcarii oraz HGV Levy w Wielkiej Brytanii).



Heike D. Damkjaer

Dyrektor Generalny VIALTIS

Wielki zysk, mniejsza biurokracja

Wielki zysk, mniejsza biurokracja

VIALTIS oferuje usługi z zakresu zwrotu podatku VAT z krajów europejskich. Po przesłaniu przez klienta do naszej firmy faktur i paragonów, monitorujemy procedurę składania wniosku. Sprawdzamy i przygotowujemy oryginały faktur i paragonów, składamy wniosek do właściwego urzędu podatkowego, wnosimy odwołania od decyzji organów podatkowych, a także prowadzimy korespondencję z organami podatkowymi. Gwarantujemy maksymalną możliwą kwotę zwrotu VAT.

Firma VIALTIS proponuje trzy formy zwrotu VAT: zwrot VAT w trybie zwykłym (realizowanym po otrzymaniu płatności od właściwego organu podatkowego), zwrot VAT w trybie natychmiastowym (realizowany jako przedpłata raz na kwartał) oraz VAT+ (realizowany jako przedpłata dwa razy w miesiącu). Nasza usługa działa na zasadzie zwrotu finansowanego – *Net Invoicing*. W przeciwieństwie do większości firm, nie ograniczamy się do zwrotu VAT od jednego dostawcy paliw. Jesteśmy firmą niezależną, dzięki czemu możemy przyjmować faktury od dowolnych dostawców, w tym dostawców paliw, jeśli tylko istnieje możliwość uzyskania z nich zwrotu podatku VAT. – *Zwrot podatku*

VAT jest niezwykle istotny dla przemysłu transportowego, bowiem VAT za poniesione koszty zakupu paliwa stanowi znaczną część kosztów obciążających przewoźników. Stawki podatku wynoszą średnio 20%, stanowią więc dosyć pokaźną kwotę – mówi Heike Duus Damkjær.

VIALTIS proponuje też usługi w zakresie zwrotu akcyzy za paliwo. Obecnie są one dostępne na terenie Francji, Belgii, Włoch, Słowenii, Węgier i Hiszpanii.

Inna usługa to prosty sposób rezerwacji przejazdów transportem morskim i kolejowym. Wystarczy jedno kliknięcie lub rozmowa przez telefon, aby wykonać bezpośrednią rezerwację promów na ponad 1300 trasach morskich. Nasza firma negocjuje atrakcyjne warunki bezpośrednio z przewoźnikami promowymi i jest w stanie zaproponować swoim klientom wyjątkowo korzystne stawki. Dzięki doświadczeniu naszych specjalistów zapewniamy możliwość szybkiej i elastycznej rezerwacji. Ponadto oferujemy doradztwo osobiste i 24-godzinną stałą opiekę nad klientami.

W celu optymalizacji kosztów zakupu paliwa, VIALTIS opracował innowacyjny program. Dzięki sieci ponad 15 tys. stacji

serwisowych w całej Europie proponujemy najkorzystniejsze ceny na rynku. Analizujemy indywidualne zużycie paliwa przez naszych klientów i doradzamy przy wyborze spółki paliwowej oferującej najlepsze warunki. Nie pobieramy z tego tytułu żadnych dodatkowych opłat.

One Stop Shopping i nie tylko

Aby zapewnić przewoźnikom autoryzowane przeglądy techniczne i serwisowanie pojazdów w stacjach diagnostycznych na terenie Europy, VIALTIS wprowadził usługę *One Stop Shopping*. Dzięki sieci stacji diagnostycznych działających w oparciu o program *One Stop Shopping* firmy mają możliwość wykonania obowiązkowych przeglądów technicznych w jednej stacji kontroli pojazdów. Stacje diagnostyczne działające w tym systemie mogą serwisować wszystkie części pojazdu, nie tylko te wymagające części fabrycznych.

Potwierdzenia przeglądów dostępne online zapewniają pełny i szybki wgląd w usługi wykonane we wszystkich pojazdach we flocie. We współpracy z firmą Dantech, przewoźnik ma dostępne certyfi-

katy, plomby zabezpieczające, dokumentację pojazdów, przypomnienia o terminach badań technicznych, raporty, pełny obraz własnej floty pojazdów oraz możliwość planowania serwisowania pojazdów online.

Aby usprawnić zarządzanie ryzykiem, VIALTIS wspólnie z firmą ubezpieczeniową SCHUNCK, proponuje swoim klientom znakomite warunki ubezpieczenia. Grupa SCHUNCK dysponuje szeroką gamą produktów ubezpieczeniowych: od ubezpieczeń OC przewoźnika i ubezpieczeń z tytułu transportu towarów do zarządzania ryzykiem związanym z prowadzeniem pojazdów. Firma ubezpieczeniowa SCHUNCK prowadzi działalność na zasadach brokera ubezpieczeniowego, na rzecz i w imieniu klientów. Dzięki oddziałom w całej Europie, prowadzi doradztwo w zakresie ubezpieczeń krajowych i zagranicznych oraz negocjuje warunki ubezpieczeń z ubezpieczycielami w kraju i za granicą.

Świadcząc różnorodne usługi i wdrażając innowacyjne metody, VIALTIS proponuje przejrzyste rozwiązania i jest jedynym partnerem niezbędnym, aby dogodnie poruszać się po drogach Europy. ◀

- VIALTIS - transparentny i konkurencyjny w oferowaniu rozwiązań dla biznesu w Polsce i całej Europie

Zwrot podatku VAT

Czytniki autostradowe

Promy i ROLA

Zwrot akcyzy

Ubezpieczenia transportowe



Zwrot podatku VAT

Zoptymalizuj swój cash flow przy minimalnej administracji dzięki usłudze VAT+ z VIALTIS



VIALTIS POLSKA

Tel. : +48 (0)22 622 91 50

E-mail: poland@vialtis.com

www.vialtis.com

viaAUTO – remedium na korki

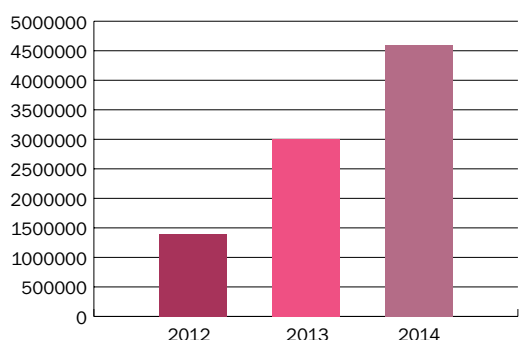
Przed wakacyjnym szczytem wyjazdowym, Kapsch Telematic Services, operator systemu viaTOLL, planuje rozdystrybuować wśród kierowców kilkadziesiąt tysięcy poręcznych urządzeń viaAUTO. Umożliwiają one wnoszenie opłaty na autostradach w sposób elektroniczny, bez konieczności zatrzymywania pojazdu na bramkach wjazdowych.

Od czerwca 2012 r., na odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA, w ramach systemu viaTOLL, działa dobrowolna usługa elektronicznej płatności za przejazd dla pojazdów osobowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, o nazwie viaAUTO. Statystyki generowane przez system wskazują, że nawet niewielkie zmiany w liczbie działających urządzeń wpływają na znaczne wzrosty w udziale transakcji elektronicznych – szczególnie na autostradzie A4 między Gliwicami a Wrocławiem. Obecnie usługa viaAUTO jest najskuteczniejszym narzędziem do walki z korkami autostradowymi.

W promocyjnej cenie

Podczas ubiegłorocznej promocji cenowej urządzeń viaAUTO, w ciągu niespełna dwóch tygodni operator systemu viaTOLL rozdystrybuował niemal 7 tys. urządzeń – całą pulę przygotowaną na dwumiesięczną akcję promocyjną. Obniżenie ceny wraz z uruchomieniem specjalnych pasów preferujących płatność elektroniczną na placach poboru opłat, wpłynęło na znaczne zwiększenie zainteresowania usługą oraz na skokowy wzrost popytu, szczególnie w regionie śląskim. Upowszechnienie elektronicznego rozwiązania poprawiło drożność placów poboru, a użytkownikom pozwoliło na rzeczywisty komfort korzystania z autostrad bez barier.

Wpływy z opłaty elektronicznej za pomocą viaAUTO w latach 2012-2014



Aby dodatkowo zachęcić kierowców do korzystania z elektronicznego wnoszenia opłat na autostradach, od 20 marca operator systemu viaTOLL oferuje viaAUTO w promocyjnej cenie 120 zł, na co składa się opłata za urządzenie oraz gotowe do wykorzystania doładowanie na przejazdy, o wartości 50 zł.

Promocja nie jest ograniczona czasowo i przygotowano kilkakrotnie więcej urządzeń niż przed rokiem. – *Korzyści płynące z użytkowania viaAUTO oraz promocyjna cena zadziałały na potencjalnych użytkowników bardzo mocno i popyt na nie trochę nas zaskoczył. W związku z tym postanowiliśmy przygotować nową ofertę: rozsze-*



Urządzenie viaAUTO

Usługa viaAUTO działa na polskich autostradach od czerwca 2012 r. Do końca 2014 r. użytkownicy autostrad wnieśli w ten sposób łącznie ponad 9 mln zł, z czego ponad połowę w 2014 r.

Każdy użytkownik autostrady, poruszający się samochodem o DMC do 3,5 tony, zamiast płatności manualnej może wybrać usługę elektroniczną. Pozwala ona na uiszczenie opłaty za autostradę bez zatrzymywania się.

rzyć tradycyjną sieć dystrybucji oraz uruchomić sklep internetowy. To odpowiedź na potrzeby klientów, które zostały zidentyfikowane w zeszłym roku – twierdzi Krzysztof Gorzkowski, dyrektor ds. komunikacji firmy Kapsch. – Cena 120 zł to w zasadzie jedyne 70 zł za urządzenie i 50 zł przedpłaty do wykorzystania na przejazdy. Biorąc pod uwagę nominalną cenę urządzenia bez doładowania wynoszącą 135 zł, jest to oszczędność o niemalże połowę – dodaje.

W internecie i na stacjach

W okresie promocyjnym urządzenie viaAUTO będzie dostępne zarówno w tradycyjnej dystrybucji w ok. 50 lokalizacjach oraz w specjalnie uruchomionym sklepie internetowym (szczegóły na www.viaAUTO.info).

Każdy użytkownik autostrady, poruszający się samochodem o DMC do 3,5 tony, zamiast płatności manualnej może wybrać usługę elektroniczną. Pozwala ona na uiszczenie opłaty za autostradę bez zatrzymywania się. Urządzenie viaAUTO instaluje się na przedniej szybie (za lusterkiem wstecznym po lewej stronie), co więcej, nie jest przypisane do konkretnego pojazdu i w razie potrzeby może być ono wykorzystywane w więcej niż jednym samochodzie – można je przenosić między pojazdami. ◀

➤ Szczegółowe informacje na temat usługi viaAUTO znajdują się na stronie internetowej www.viaTOLL.pl, a odnośnie sprzedaży na www.viaAUTO.info

TimoCom otwiera rynek online dla całego łańcucha transportowego

Udostępnienie platform dla firm produkcyjnych i handlowych

Przyszłość logistyki jest kształtowana przez zmiany technologiczne, a tym samym staje się coraz bardziej uzależniona od automatyzacji i internetu. Tendencję tę dostrzegł również TimoCom i postanowił stworzyć rynek transportowy online, który będzie się bezpiecznie i efektywnie rozwijał, a także wspierał usługi transportowe. By osiągnąć ten cel, dostawca usług IT podjął decyzję o udostępnieniu giełdy transportowej TC Truck&Cargo® klientom z sektora produkcji i handlu na terenie całej Europy.

Dostęp ten jest jednak obojętny pewnymi ograniczeniami: nadawcy ładunków otrzymują możliwość wystawiania frachtów i wyszukiwania pojazdów na giełdzie, natomiast opcje szukania ładunków jak i wprowadzania pojazdów nie będą dla nich dostępne.

W odpowiedzi na oczekiwania

Od 1997 r., czyli od momentu powstania firmy TimoCom, odmawiano klientom z branży produkcyjnej i handlowej dostępu do giełdy ofert transportowych TC Truck&Cargo® ze względu na dużą ilość przedsiębiorstw spedycyjnych. Dziś, 18 lat później, jak uważa Chief Representative firmy TimoCom

Marcel Frings, nadszedł czas, by to zmienić. – *Rozwój portali społecznościowych, pojawienie się różnych systemów komunikacyjnych i ich dostępność w czasie rzeczywistym, umożliwiają wymianę informacji niemal w każdej chwili. Naturalnie ma to wpływ również na branżę logistyczną. Dlatego my też musimy podjąć to wyzwanie. Chcemy*

będą współpracować ze swoimi aktualnymi partnerami biznesowymi. Zdecyduje o tym nie tylko cena, lecz także wysoka jakość obsługi klienta, kompleksowość usług, a także niezawodność, fachowa ekspertyza oraz terminowość.

Wpływ na podjętą przez TimoCom decyzję miały między innymi dobre doświad-

TimoCom chce optymalizować procesy dla całego łańcucha transportowego, także dla przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych. W związku z tym postanowił dać tym firmom możliwość korzystania z giełdy.

optymalizować procesy dla całego łańcucha transportowego, także dla przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych. W związku z tym postanowiliśmy dać tym firmom możliwość korzystania z giełdy – tłumaczy.

Te same oczekiwania wyrazili także klienci TimoCom. – *Analiza odpowiedzi udzielonych w zeszłorocznych ankietach wypełnianych przez użytkowników naszych platform udowodniła, że większość osób popiera tę decyzję – dodaje Marcel Frings.*

Ograniczony dostęp

Klienci z branży produkcyjnej i handlowej otrzymają jednak ograniczony dostęp. Uprawnieni będą tylko do wprowadzania frachtów i wyszukiwania pojazdów. Natomiast funkcja wyszukiwania ładunków i oferowania pojazdów w dalszym ciągu pozostanie dostępna tylko dla spedycytorów i usługodawców transportowych. Jako dostawca giełdy transportowej, TimoCom jest przekonany, że mimo ograniczonego otwarcia rynku społecznościowego przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe nadal

będą współpracować z swoimi aktualnymi partnerami biznesowymi. Zdecyduje o tym nie tylko cena, lecz także wysoka jakość obsługi klienta, kompleksowość usług, a także niezawodność, fachowa ekspertyza oraz terminowość. Wpływ na podjętą przez TimoCom decyzję miały między innymi dobre doświad-

czenia z platformą przetargową TC eBid®. To właśnie za jej pośrednictwem przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe od 2009 r. zlecają długoterminowe kontrakty bezpośrednio usługodawcom transportowym. Z wypowiedzi klientów wynika, że optymalnie wykorzystując potencjał obu produktów, czyli TC Truck&Cargo® i TC eBid®, mogli odnieść jeszcze większy sukces w biznesie. Zapotrzebowanie i zainteresowanie włączeniem do giełdy wśród nadawców stale wzrastało.

TimoCom jako wiodący dostawca oprogramowania, idzie z postępem i realizuje swój najważniejszy cel – łączy frachty i pojazdy – i to dla wszystkich uczestników łańcucha transportowego w Europie. ◀

Klaudia Grzybowska,
Corporate Communication
TimoCom Software
and Hardware GmbH

➤ Więcej informacji o TimoCom znajduje się na stronie: www.timocom.pl

Klienci z branży produkcyjnej i handlowej otrzymają ograniczony dostęp. Uprawnieni będą do wprowadzania frachtów i wyszukiwania pojazdów. Funkcja wyszukiwania ładunków i oferowania pojazdów pozostanie dostępna tylko dla spedycytorów i usługodawców transportowych

Trudna sytuacja na rynku węgla miała wpływ na ilość towarów przewożonych na całym rynku. PKP Cargo dotkliwie odczuło zmniejszenie się o blisko połowę polskiego eksportu węgla, praktycznie w całości obsługiwanego przez tę firmę. Mimo wzrostu przewozów krajowych przesądziło to o zmniejszeniu całej kategorii paliw stałych o 9%



Przewozy towarowe na minusie

Po spadku kolejowych przewozów ładunków w 2012 r. (-7,24% pod względem masy i o 9,1% mniejsza wykonana praca przewozowa) i nieznacznym wzroście w roku 2013 – odpowiednio o 0,83% i 3,68% – rok 2014 miał być okresem stabilizacji na choćby niskim poziomie wzrostowym. Niestety, nadzieje przewoźników okazały się płonne. W roku ubiegłym, według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), transportem szynowym przewieziono 229 mln ton (o 1,9% mniej niż rok wcześniej), a praca przewozowa spadła o 1,52%, do wielkości 50,09 mln tonokilometrów.

Wyniki te dla wielu okazały się rozczarowujące. O spodziewanym nieznacznym wzroście przewozów ładunków w porównaniu do 2013 r. mówił w styczniu 2014 r. Henryk Gruca, prezes Lotos Kolej. – *Czeka nas dobry rok w przewozach* – zapewniał Mirosław Kuk, dyrektor ds. komunikacji PKP Cargo. Nie brakowało też innych optymistycznych prognoz. Nadzieje te przekreśliła druga połowa roku. Od czerwca ubiegłego roku, z jedną przerwą na wrzesień, rozpoczął się na rynku kolejowego cargo spadek przewiezionej masy towarów i wykonanej pracy przewozowej. Zmniejszała się też wykonana praca eksploatacyjna liczona w tysiącach pociągokilometrów.

Podliczanie zysków i strat

Według oczekiwań przewoźników, do wzrostu przewozów w 2014 r. przyczynić miało się ożywienie gospodarcze, a także znaczne obniżenie przez PKP Polskie Linie Kolejowe opłat za dostęp do infrastruktury i gwarancje nie podnoszenia tych stawek w najbliższych kilku latach. Liczono rów-

nież na korzyści wynikające z zakończenia na paru ważnych szlakach kolejowych prac modernizacyjnych. Korzyści te, zdaniem przewoźników, zniwelowane zostały jednak przez trwające nadal i często przeciągające się remonty na innych liniach. – *Rosnące koszty związane z realizacją przewozu trasami okrężnymi, przy wykorzystaniu więk-*

zwracał uwagę, że prace modernizacyjne na sieci kolejowej powodują wzrost zapotrzebowania na tabor i wydłużenie pracy maszynistów, a poprzez konieczność objazdów zwiększają, w ogólnym rachunku, koszty dostępu do infrastruktury jak również koszty energii i paliwa. Średnia prędkość handlowa pociągów PKP Cargo

Od czerwca ubiegłego roku, z jedną przerwą na wrzesień, rozpoczął się na rynku kolejowego cargo spadek przewiezionej masy towarów i wykonanej pracy przewozowej. Zmniejszała się też wykonana praca eksploatacyjna liczona w tysiącach pociągokilometrów.

szej ilości pracowników, znacząco utrudniają przewoźnikom przygotowanie atrakcyjnej oferty handlowej. Obniżka stawek dostępu może zrekomensować tylko pewną część tych kosztów – podkreślał Henryk Gruca.

Z kolei prezes PKP Cargo Adam Purwin, na marcowej konferencji prasowej, podsumowującej wyniki Grupy w 2014 r.,

zmniejszyła się w roku 2014 (w porównaniu do 2013 r.) o 1,2 km/godz., podobnie jak średnia odległość przewozu – o 5 km. – *Obniżenie prędkości handlowej pociągów towarowych o każdy km/godz. to wzrost kosztów o kilka milionów zł* – informował w wypowiedzi dla „Kuriera Kolejowego” prezes H. Gruca.

Korzyści wynikające z zakończenia na paru ważnych szlakach kolejowych prac modernizacyjnych, zdaniem przewoźników, zniwelowane zostały przez trwające nadal i często przeciągające się remonty na innych liniach.

Duży przewoźnicy, tacy jak PKP Cargo, LHS czy Lotos Kolej starali się sprostować tym wyzwaniom, ale i oni, w mniejszym lub większym stopniu, odczuli ich skutki. Rynkowy udział

PKP Cargo, wg przewiezionej masy towarów, zmniejszył się w stosunku do 2013 roku o 0,71%, DB Schenker Rail Polska o około 0,5% (wobec 6,77% liczonych poprzednio przez UTK dla całej DB Schen-

ker), a trzech najważniejszych spółek Grupy CTL (CTL Logistics, CTL Rail, CTL Train) o nieco ponad 1%. Nieznacznie natomiast zwiększyły swój udział: LHS, Lotos Kolej, Freightliner PL i PUK Kolprem. Jeżeli chodzi o udział przewoźników liczony według wykonanej pracy przewozowej, to 2,16% straciło PKP Cargo, nieznacznie dwie spółki CTL Logistics i CTL Rail, których wspólny udział wyniósł 6,71% (6,82% w 2013 r.) oraz DB Schenker Rail Polska. Zwiększyły swą rynkową wagę Lotos Kolej, Pkp LHS, Freightliner PL i Orlen Kol-Trans.



INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



PKP PLK inwestują w bezpieczniejsze przejazdy kolejowo-drogowe

Bezpieczeństwo na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych poprawia się w wyniku realizacji tzw. projektu „przejazdowego”. Pierwszy etap inwestycji obejmuje rewitalizację 119 przejazdów w 9 województwach. Zakończenie robót budowlanych przewidziane jest na sierpień tego roku.

Głównym celem przedsięwzięcia realizowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest poprawa bezpieczeństwa oraz likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych w obrębie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. Projekt zakłada m.in. zabudowę nowoczesnych urządzeń zabezpieczających ruch na tych obiektach. Roboty budowlane zaplanowane są na 119 przejazdach w poziomie szyn zlokalizowanych na 41 liniach na terenie 9 następujących województw: kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, pomorskiego, śląskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego.

W efekcie realizacji projektu możliwe będzie odwołanie ograniczeń prędkości i odtworzenie pierwotnych parametrów linii na wybranych odcinkach objętych inwestycją. Dzięki unowocześnieniu infrastruktury kolejowej, pociągi pojadą szybciej. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, a zarazem zmniejszenie wypadkowości na przejazdach ma też pośrednio wpływ na minimalizowanie skutków negatywnego oddziaływania na środowisko.

W wyniku prac nastąpi podniesienie kategorii 91 przejazdów pozostających aktualnie w kat. D. 6 z nich zakwalifikowanych zostanie do kat. A, 27 – B i 58 – C. 12 obiektów, znajdujących się

obecnie w kat. C, dostosowanych zostanie do kat. B. Na 8 skrzyżowaniach kolejowo-drogowych kat. A z zawieszoną obsługą zaplanowano montaż urządzeń SSP (samoczynnej sygnalizacji przejazdowej). Zakres prac zakłada także wymianę aparatury przejazdowej na 7 obiektach kat. C i montaż SSP dla kat. B na 1 przejeździe użytku publicznego.

Poza montażem lub wymianą urządzeń srk na wybranych przejazdach, na 50 obiektach wymieniona zostanie nawierzchnia torowa, a na

Modernizowane przejazdy kolejowo-drogowe w ramach projektu (etap I)



62 – drogowa. Zakres robót obejmuje także naprawę odwodnienia i chodników oraz poprawę stanu nawierzchni dróg dojazdowych. Modernizacja uwzględni również branżę elektroenergetyczną (tj. montaż nowego oświetlenia przejazdowego), łączny koszt prac w ramach pierwszego etapu inwestycji wynosi ponad 120 mln złotych.

PKP PLK S.A. realizują równolegle drugi etap przedsięwzięcia, mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa oraz likwidację zagrożeń eksploatacyjnych na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych. Efektem obu projektów „przejazdowych” będzie ponad 300 wyremontowanych przejazdów na terenie całej Polski. Koszt rewitalizacji oszacowany jest na ponad 300 mln zł.

Projekt POIiŚ 7.1-59 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I” współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Co robimy w ramach projektu?



wymieniamy wyeksploatowane urządzenia na sprzęt nowej generacji



wymieniamy nawierzchnię drogową na przejazdach



wyposażamy przejazdy w urządzenia do monitoringu sytuacji i rejestracji zdarzeń w ich obrębie



remontujemy torowiska



montujemy samoczynne sygnalizacje świetlne



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa | www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.mir.gov.pl | www.cupt.gov.pl | www.pois.gov.pl

Dla rozwoju infrastruktury i środowiska



Rynkowy udział PKP Cargo, wg przewiezionej masy towarów, zmniejszył się w stosunku do 2013 r. o 0,71%, DB Schenker Rail Polska o około 0,5%, a trzech najważniejszych spółek Grupy CTL (CTL Logistics, CTL Rail, CTL Train) o nieco ponad 1%

PKP Cargo nadal przewodzi

Z tego niepełnego przeglądu widać, że czołówka towarowych przewoźników kolejowych na polskim rynku w ostatnich latach kształtuje się dość stabilnie. Niekwestionowanym liderem tego segmentu było i pozostaje nadal PKP Cargo. Według pracy przewozowej jego udział w rynku w 2014 r. wyniósł 57% i ponad 48% pod względem masy. Przychody ukształtowały się na poziomie 2,257 mld zł, EBITDA 710 mln zł, zysk netto wyniósł 276 mln zł, o 18% więcej niż w 2013 r., a średni kurs tej giełdowej spółki to w 2014 r. 81.97 zł. Spółka PKP Cargo wciąż „stoi” głównie przewozami węgla oraz kruszyw i materiałów budowlanych. Udział tych grup towarowych w przewozach wynosił za 9 miesięcy 2014 r. odpowiednio 73% i 62%.

Trudna sytuacja na rynku węgla miała wpływ na ilość towarów przewożonych na całym rynku. PKP Cargo dotkliwie odczuło zmniejszenie się o blisko połowę polskiego eksportu węgla, praktycznie w całości obsługiwane przez tę firmę. Mimo wzrostu przewozów krajowych przesądziło to o zmniejszeniu całej kategorii paliw stałych o 9%. Straty te wyrównało, w jakimś stopniu, zwiększenie przez spółkę przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. W całym roku przewiozło ponad 21,5 mln ton ładunków w tej kategorii, o 9% więcej niż przed rokiem.

– *Optymalizacja, ekspansja oraz inwestycje – to najlepsze podsumowanie udanego dla Grupy PKP Cargo 2014 roku. Zoptymalizowaliśmy proces przewozowy i strukturę organizacyjną Grupy, istotnie zmniejszając nasze koszty operacyjne, co pozwoliło na osiągnięcie wyniku na poziomie niemal 300 mln zł – powiedział Adam Purwin,*

prezes zarządu firmy podczas marcowej konferencji prasowej. – Kolejny rok z rzędu ponad pół miliarda złotych przeznaczaliśmy na modernizację i zakup taboru. (...) Wykonaliśmy historyczny krok w rozwoju działalności poza granicami Polski. W grudniu 2014 r. podpisaliśmy umowę nabycia drugiego największego przewoźnika w Czechach. Planowana akwizycja tworzy podsta-

wy dalszego rozwoju PKP Cargo w naszym regionie Europy. Ale chcemy się rozwijać nie tylko przez obecność na nowych rynkach. Chcemy też budować naszą pozycję w oparciu o nowe, innowacyjne produkty logistyczne – dodał prezes PKP Cargo.

Czy rząd skonsoliduje rynek?

Dobra sytuacja finansowa PKP Cargo ułatwić powinna Grupie dalszy rozwój i umożliwić kolejne akwizycje. O szczegółach tych działań zarząd firmy wypowiadał się na wspomnianym spotkaniu z dziennikarzami, dość wstrzemięźliwie. Rozwój poprzez akwizycje obejmować ma Polskę i rynki Europy Środkowej i Południowej. – *Prowadzimy kilka procesów – w kraju, gdzie chcemy koncentrować rynek i za granicą, szczególnie w kierunku Morza Adriatyckiego – stwierdził prezes Adam Purwin. Największy polski przewoźnik towarowy nie rezygnuje z planów zakupienia razem*

z Węglkoksem 99,91% udziałów w prywatyzowanej spółce Port Gdański Eksploatacja. Przypomnijmy, też że PKP Cargo i KGHM Polska Miedź zawarły 2 lutego 2015 r. wstępne porozumienie, na podstawie którego Cargo obejmie 49% udziałów w spółce Pol-Miedź Trans, obecnie w całości należącej do KGHM. Finalizacja tej transakcji miałyby nastąpić w drugim kwartale 2015 r.

Czy jednak do niej dojdzie? W połowie marca bieżącego roku powróciły, na razie nieoficjalnie, informacje na temat planowanej jakoby przez rząd konsolidacji, pod egidą Agencji Rozwoju Przemysłu, kolejowych spółek przewozowych, w których udziały ma Skarb Państwa. Jak donosił „Puls Biznesu” konsolidacja ta miałaby objąć 6 spółek: Lotos Kolej, Orlen KolTrans, Pol-Miedź Trans, Koltar z Grupy Azoty, Euronafit Trzebinia i Jastrzębską Spółkę Węglową. Ich łączny udział w rynku przewozów kolejowych wyniosłby 15%. Zdaniem dziennika, ruszyły już ministerialne konsultacje w tej sprawie.

Paweł Olechnowicz, prezes Grupy Lotos, nie wypowiadając się na temat tych doniesień, stwierdził, iż – *nie będzie żadnego innego ruchu ze strony Lotosu jak tylko dalszy rozwój naszego przewoźnika. Na*

Dobra sytuacja finansowa PKP Cargo ułatwić powinna Grupie dalszy rozwój i umożliwić kolejne akwizycje. Rozwój poprzez akwizycje obejmować ma Polskę i rynki Europy Środkowej i Południowej.

koniec I kwartału tego roku powinniśmy wiedzieć co będzie dalej. O ile nie pojawi się nowy pomysł, to będzie to dalszy rozwój spółki. Nie musimy sprzedawać Lotosu Kolej i taki proces nie będzie. Również Grupa Azoty nie planuje sprzedaży spółki logistycznej – poinformował 16 marca wiceprezes Andrzej Skolimowski. – Koltar nie jest przewidywany do sprzedaży, grupa ma własne pomysły na logistykę kolejową i ją realizuje – powiedział podczas konferencji prasowej. Konsolidacja kolejowych spółek należących do Skarbu Państwa pod egidą Agencji Rozwoju Przemysłu nie budzi entuzjazmu przewoźników. Krytyczny stosunek do tego pomysłu mają przewoźnicy i Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP. Również eksperci, cytowani przez agencje ISB News, uważają, że jest to niepotrzebne tworzenie sztucznej konkurencji dla PKP Cargo, z której skorzystałby wyłącznie zagraniczni konkurenci. ◀

Franciszek Nietz

TRAKO 2015

11. Międzynarodowe Targi Kolejowe

Gdańsk, AmberExpo

22-25.09
trakotargi.pl



Patronat Honorowy Minister Infrastruktury i Rozwoju

organizacja



miejsce



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

współorganizacja



współpraca



patronat medialny



Czekając na lepsze czasy

Polski rynek kolejowych przewozów towarowych należy do najbardziej zliberalizowanych i konkurencyjnych w Europie. Za tą otwartością nie idzie jednak oczekiwany dynamiczny jego rozwój. O przyczynach tego niepomyślnego trendu i szansach na jego odwrócenie z dr hab. Janą Pieriegud z Katedry Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie rozmawia Franciszek Nietz.

Według zapowiedzi niektórych ekspertów, miniony rok miał być udany dla polskich kolejowych przewoźników towarowych. Oczekiwania takie opierano na oznakach ożywienia gospodarczego, zmniejszeniu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, zakończeniu prac modernizacyjnych na kilku ważnych szlakach kolejowych. Tymczasem przewoźnicy odnotowali w 2014 r. (jak również w styczniu 2015 r.) spadek przewiezionej masy i wykonanej pracy przewozowej...

nego trendu należałoby, moim zdaniem, szukać przede wszystkim analizując strukturę geograficzną przewozów, jak i strukturę przewożonych ładunków.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w ubiegłym roku odnotowano 3-procentowy spadek w przewozach krajowych, stanowiących ok. 70% przewozów ogółem. Przewozy w ruchu międzynarodowym pozostały praktycznie bez zmian. Jeśli jednak przyjrzymy się dokładniej segmentowi przewozów międzynarodowych, uwzględniając import, eksport i tranzyt, to zauważymy wzrost przewozów ładun-

Według danych GUS w ubiegłym roku odnotowano 3-procentowy spadek w przewozach krajowych, stanowiących ok. 70% przewozów ogółem. Przewozy w ruchu międzynarodowym pozostały praktycznie bez zmian.

Dobre nastroje na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych utrzymywały się w ubiegłym roku tylko przez kilka pierwszych miesięcy. Około połowy 2014 r. zaczęto odnotowywać (w porównaniu do roku 2013) kilkuprocentowy spadek przewiezionej masy towarów i wykonanej pracy przewozowej. Przyczyn tego negatyw-

ków importowanych o około 8%, przy spadku przewozów eksportowych – o ok. 5% i tranzytowych – o ok. 18%. Ten ostatni segment nie wpływa praktycznie na sytuację, bowiem tranzyt stanowi tylko 3% ogółu przewożonej masy ładunkowej. Ważne jest natomiast jak kształtują się tendencje zmian w eksporcie i imporcie.



Utrzymująca się od lat struktura przewozów sprawia, że polski rynek jest bardzo wrażliwy na wszelkie perturbacje na rynku tych surowców



Jana Pieriegud,

Katedra Transportu SGH w Warszawie

Dominującym kierunkiem w ostatnich latach stały się przewozy z południa kraju do portów. Na zmiany w strukturze przewozów międzynarodowych w minionym roku wpływ miały niewątpliwie takie czynniki jak konflikt na Ukrainie, czy wprowadzenie przez UE embarga wobec Rosji i kroki podejmowane przez Moskwę w odpowiedzi na te działania.

A jaką rolę w kształtowaniu poziomu przewozów kolejowych odgrywa wspomniana przez Panią struktura przewożonych ładunków?

W potocznej opinii spadkowi wzrostu przewozów towarowych na kolei w ubiegłym roku „winien jest przede wszystkim węgiel”. Faktem jest, że trudna sytuacja branży węglowej, znaczne zmniejszenie się eksportu tego surowca miało duży wpływ na ilość przewożonych kolejami towarów. Pamiętajmy, że węgiel, koks, kruszywa i materiały budowlane stanowią ponad 70% masy przewożonych ładunków. Utrzymująca się od lat struktura przewozów sprawia, że polski rynek jest bardzo wrażliwy na wszelkie perturbacje na rynku tych surowców. Na ubiegłoroczny spadek przewozów wpłynęły też prowadzone wciąż przez

Dominującym kierunkiem w ostatnich latach stały się przewozy z południa kraju do portów.

PKP PLK prace modernizacyjne na sieci kolejowej. Wskutek tych prac wydłużały się znacznie trasy pociągów towarowych, co z kolei generowało dodatkowe koszty i obniżało wydajność pracy operacyjnej przewoźników.

W 2014 r. kontynuowany był proces konsolidacji polskiego rynku przewozów towarowych. Czy Pani zdaniem konsolidacja ta, na naszym zliberalizowanym, ale rozdrobnionym rynku jest konieczna, czy też obok dużych graczy, takich jak PKP Cargo czy Lotos Kolej powinno na nim być miejsce dla mniejszych podmiotów?

Polski rynek kolejowych przewozów towarowych jest już otwarty od 10 lat i należy do najbardziej zliberalizowanych w Europie. Istnieje dość wysoka konkurencja wewnątrz sektora. Udział tzw. „nowych” przewoźników (liczony według wykonywanej pracy przewozowej) przekroczył 35%.

Obok dużych przewoźników na polskim rynku jest i powinno być miejsce dla mniejszych, wyspecjalizowanych podmiotów, działających w niszach.

Jest to wskaźnik porównywalny z rynkiem niemieckim, gdzie reformy i otwarcie rynku nastąpiły dużo wcześniej. Obok dużych przewoźników na polskim rynku jest i powinno być miejsce dla mniejszych, wyspecjalizowanych podmiotów, działających w niszach.

Czy potrzebna jest konsolidacja, budowanie grup skupiających większych przewoźników, czy też może ważniejsza byłaby integracja rynku przewozowego, zakładająca współpracę na tym rynku, przy zachowaniu przez poszczególne firmy ich podmiotowości? Konsolidacja daje z jednej strony efekt skali, ułatwia wejście na rynki zagraniczne. Z drugiej strony pełna integracja konsolidowanych podmiotów jest procesem czasochłonnym i kapitałochłonnym. Zarządzanie powstałym nowym przedsiębiorstwem jest zawsze dużym wyzwaniem. O jego wynikach można tak naprawdę przekonać się dopiero po kilku latach.

Jak ocenia Pani proces przekształcania się dużych przewoźników kolejowych w operatorów logistycznych? Czy podobnie jak w Europie, będzie to kierunek przekształceń, które czekają również nasz rodzimy rynek przewozów kolejowych i czy polski rynek jest na to przygotowany?

Myślę, że pojęcie „operator logistyczny” stosowane jest często na wyrost przez polskich przewoźników kolejowych. Faktem jest, że niektórzy z nich świadczą inne usługi niż przeładunek i przewóz, jednak to co wyróżnia operatorów logistycznych to oferowanie kompleksowych usług. Poza



Według raportu Deutsche Bahn dotyczącego konkurencji w transporcie kolejowym, przewozy całowagonowe mają 30% udział w 9 największych rynkach kolejowych cargo w Europie

tym rozwiązań typu *door-to-door* nie da się oferować bez systemu przewozów rozproszonych (*single wagons*). Według raportu Deutsche Bahn dotyczącego konkurencji w transporcie kolejowym, przewozy całowagonowe mają 30% udział w 9 największych rynkach kolejowych cargo w Europie. Przykładem dostawcy zintegrowanych usług logistycznych na globalną skalę, oferującym kompleksową obsługę logistyczną, transport lądowy, oceaniczny, magazynowanie jest DB Schenker, który jest częścią Deutsche Bahn.

Jest Pani kierownikiem poddypłomowych studiów „Rynek kolejowy w Polsce w kontekście wyzwań europejskich” funkcjonujących przy Katedrze Transportu SGH. Jak w Pani ocenie wypada polski rynek kolejowych przewozów towarowych na tle trendów przewozowych w innych krajach europejskich?

W ostatnim roku odnotowaliśmy, jak wiadomo, spadek wolumenu przewozów. W całym ostatnim dziesięcioleciu pozostały one praktycznie na tym samym poziomie. Tymczasem w innych krajach nie wypadamy zbyt dobrze. Z krajów, które w 2004 r. przystąpiły do Unii Europejskiej, gorszy od Polski wynik w latach 2004-2013 (w stosunku do roku 2003) odnotowały Czechy (-12%), natomiast na Łotwie i Litwie praca przewozowa wzrosła odpowiednio o 9% i 16%. Najlepszy wynik ze wszystkich krajów UE odnotowały w tym okresie Niemcy – wzrost o 32%. Jeślibym natomiast miała prognozować wynik kolejowych przewozów towarowych w Polsce w 2015 r., to będą one na ubiegłorocznym poziomie, a może nawet nieco niższe. Nie widać bowiem na rynku sygnałów, które wskazywałyby na wzrost. ◀



Przykładem dostawcy zintegrowanych usług logistycznych na globalną skalę, oferującym kompleksową obsługę logistyczną, transport lądowy, oceaniczny, magazynowanie jest DB Schenker, który jest częścią Deutsche Bahn

Profilaktyczne badania lekarskie po 1 kwietnia – czy będzie prościej?

Z początkiem kwietnia zmieniają się niektóre akty prawne dotyczące badań lekarskich. Jakie zmiany obejmą przewoźników i kierowców? Kto będzie zwolniony z profilaktycznych badań lekarskich?

Z dniem 1 kwietnia 2015 r. weszły w życie przepisy Ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej z dnia 7 listopada 2014 r. (Dz.U. z 2014 r. poz. 1662), wprowadzające zmiany do Kodeksu pracy. W tym samym dniu weszło również w życie Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 26 marca 2015 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz.U. 2015, poz. 457), ogłoszone w dniu 30 marca 2015 r.

Zmiany w Kodeksie pracy dotyczą art. 229, regulującego kwestię badań lekarskich pracowników. Jak łatwo się domyślić, w dalszym ciągu wstępnym badaniom lekarskim podlegają:

- 1) osoby przyjmowane do pracy,
- 2) pracownicy młodociani przenoszeni na inne stanowiska pracy i inni pracownicy przenoszeni na stanowiska pracy, na których występują czynniki szkodliwe dla zdrowia lub warunki uciążliwe.

Kto bez badań?

Z badań lekarskich zwolnione są osoby przyjmowane ponownie do pracy u tego samego pracodawcy na to samo stanowisko lub na stanowisko o takich samych warunkach pracy, w ciągu 30 dni po roz-

lub wygaśnięciu poprzedniego stosunku pracy, z **zastrzeżeniem**, że przedstawia pracodawcy aktualne orzeczenie lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań do pracy w warunkach pracy opisanych w skierowaniu na badania lekarskie, zaś nowy pracodawca stwierdzi, że warunki te

Przewoźnicy powinni pamiętać, że nie mogą dopuścić do pracy pracownika bez aktualnego orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy w warunkach pracy opisanych w skierowaniu na badania lekarskie.

wiązaniu lub wygaśnięciu poprzedniego stosunku pracy z tym pracodawcą. Regulacja ta funkcjonowała także uprzednio jako ostatnie zdanie art. 229 § 1. Nowością jednak jest zwolnienie z wstępných badań lekarskich osób przyjmowanych do pracy u innego pracodawcy na to samo stanowisko, w ciągu 30 dni po rozwiązaniu

odpowiadają warunkom występującym na danym stanowisku pracy.

Udogodnienie dotyczy również sytuacji, gdy do pracy przyjmuje się osobę, która nadal jest jednocześnie zatrudniona u innego pracodawcy. Odnosząc powyższe do przedsiębiorstw transportowych, należy przypomnieć, iż zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym (tj. Dz.U. 2013, poz. 1414) badania lekarskie są wykonywane, z zastrzeżeniem m.in. terminów ich przeprowadzania, w zakresie i na zasadach określonych w przepisach Kodeksu pracy. Wykonują je lekarze uprawnieni do wykonywania badań profilaktycznych, posiadający dodatkowo uprawnienia do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na kierowców i kierowców, które są określone w odrębnych przepisach.

Kierowca wykonujący przewóz drogowy podlega badaniom lekarskim przeprowadzanym w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Badania te należy odbyć do czasu ukończenia 60 lat – co 5 lat, a po ukończeniu 60. roku życia – co 30 miesięcy. Przewoźnicy powinni pamiętać, iż zatrudniając kierowcę wykonującego przewozy, bądź jakąkolwiek inną pracę, mają obowiązek egzekwować od nich pisemne złożenie dwóch oświadczeń:



Zmiany w Kodeksie pracy dotyczą art. 229, regulującego kwestię badań lekarskich pracowników. W dalszym ciągu wstępnym badaniom lekarskim podlegają osoby przyjmowane do pracy, pracownicy młodociani przenoszeni na inne stanowiska pracy i inni pracownicy przenoszeni na stanowiska pracy, na których występują czynniki szkodliwe dla zdrowia lub warunki uciążliwe



- 1) o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawianiu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,
- 2) o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy, albo o ich niewykonywaniu.

Ww. obowiązek wynika z art. 24 pkt 2 Ustawy o czasie pracy kierowców (tj. Dz.U. 2012, poz. 1155 z zm.) i ma na celu prawidłową organizację czasu pracy jak też przestrzeganie norm dotyczących czasu jazdy, przerw oraz odpoczynków dziennych i tygodniowych kierowcy.

Warto nadmienić, iż wymienione na wstępie *Rozporządzenie MZ z dnia 26 marca 2015 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy* nakłada na pracodawców obowiązek wydawania „Skierowania na badania lekarskie” w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba kierowana na badania. Niewątpliwie jest to duże ułatwienie dla pracodawców, którzy muszą przecież ocenić, czy występujące u nich czynniki są takie same, jak te u poprzedniego pracodawcy. Należy tutaj jednak zaznaczyć, iż zwolnienie z kierowania na wstępne badania lekarskie nie dotyczy osób przyjmowanych do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych. Na przykład, jeżeli do pracy zatrudniany jest kierowca, który będzie przewoził materiały niebezpieczne, to z ww. udogodnienia przewoźnik nie skorzysta. Zgodnie bowiem z *Rozporządzeniem MPiPS w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy* (tj. Dz.U. 2003, Nr 169, poz. 1650 z zm.) do prac szczególnie niebezpiecznych należy właśnie transport ADR.

Co więc ważne, przewoźnicy powinni pamiętać, iż nie mogą dopuścić do pracy pracownika bez aktualnego orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy w **warunkach pracy opisanych w skierowaniu na**



Lekarz przeprowadzający badania profilaktyczne wyda orzeczenie lekarskie osobie badanej oraz pracodawcy, nie zaś orzeczenie w formie zaświadczenia, jak było dotychczas

4 - 6 listopada 2015

Warszawa



III Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

trans-poland.pl



**Bądź na bieżąco
z branżą TSL**



badania lekarskie. Jak wiadomo, wstępne, okresowe i kontrolne badania lekarskie przeprowadza się na podstawie skierowania wydanego przez aktualnego bądź byłego pracodawcę, jeżeli np. nie upłynęło 30 dni od rozwiązania poprzedniej umowy o pracę.

Nowe skierowania

W dniu 30 marca 2015 r. zostało ogłoszone *Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 26 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz.U. 2015, poz. 457)*. Wprowadza ono kilka zmian, które wiążą się bezpośrednio z nowelizacją art. 229 Kodeksu pracy. Kilka z nich będzie nowością dla pracodawcy, ale też często dużym ułatwieniem. Między innymi wprowadza ono Załącznik 3a do pierwotnego rozporządzenia, stanowiący wzór „Skierowania na badanie lekarskie”. Na pracodawcy od kwietnia ciąży obowiązek wystawienia „Skierowania na badania lekarskie” w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzyma pracownik. Przy czym dokument ten powinien zawierać następujące informacje:

- 1) określenie rodzaju badania profilaktycznego, jakie ma być wykonane,
- 2) w przypadku osób przyjmowanych do pracy lub pracowników przenoszonych na inne stanowiska pracy – określenie stanowiska pracy, na którym osoba ta ma być zatrudniona; pracodawca może wskazać w skierowaniu dwa lub więcej stanowisk pracy, w kolejności odpowiadającej potrzebom,
- 3) w przypadku pracowników – określenie stanowiska pracy, na którym pracownik jest zatrudniony,

Lekarz uprawniony po przeprowadzeniu badań profilaktycznych w jednostce służby medycyny pracy, z którą pracodawca zawarł umowę, w oparciu o warunki opisane w ww. skierowaniu, wyda orzeczenie lekarskie o stwierdzeniu braku przeciwwskazań albo istnieniu przeciwwskazań do pracy na określonym stanowisku. Warto podkreślić, iż lekarz przeprowadzający badania profilaktyczne wyda orzeczenie lekarskie osobie badanej oraz pracodawcy, nie zaś orzeczenie w formie zaświadczenia, jak było dotychczas.

Na pracodawcy ciąży obowiązek wystawienia „Skierowania na badania lekarskie” w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzyma pracownik.

- 4) opis warunków pracy uwzględniający informacje o występowaniu na stanowisku lub stanowiskach pracy czynników niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia lub warunków uciążliwych i innych wynikających ze sposobu wykonywania pracy, z podaniem czasu narażenia oraz aktualnych wyników badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia, wykonanych na tych stanowiskach.

Od orzeczenia lekarskiego przewidziano w rozporządzeniu pisemne odwołanie (poprzednio wniosek o przeprowadzenie ponownego badania), które może wnieść zarówno osoba badana jak i pracodawca kierujący ją na badania lekarskie. Należy je wnieść wraz z uzasadnieniem w ciągu 7 dni od otrzymania orzeczenia lekarskiego, za pośrednictwem lekarza, który je wydał, do jednego z następujących podmiotów odwoławczych:

Zwolnienie z kierowania na wstępne badania lekarskie nie dotyczy osób przyjmowanych do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych. Na przykład, jeżeli do pracy zatrudniany jest kierowca, który będzie przewoził materiały niebezpieczne, to z ww. udogodnienia przewoźnik nie skorzysta



- 1) wojewódzkie ośrodki medycyny pracy właściwe ze względu na miejsce świadczenia pracy lub siedzibę jednostki organizacyjnej, w której jest zatrudniony pracownik,
- 2) instytuty badawcze w dziedzinie medycyny pracy lub Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni, jeżeli odwołanie dotyczy orzeczenia lekarskiego wydanego przez lekarza zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy,
- 3) Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej, jeżeli odwołanie dotyczy orzeczenia lekarskiego wydanego przez Kolejowy Zakład Medycyny Pracy,
- 4) podmioty lecznicze utworzone i wyznaczone przez Ministra Obrony Narodowej.

Lekarz, w terminie 7 dni od dnia otrzymania odwołania, przekazuje je wraz z dokumentacją stanowiącą podstawę wydanego orzeczenia lekarskiego do ww. właściwego podmiotu. W terminie 14 dni od dnia otrzymania odwołania ww. właściwy podmiot przeprowadza badania w trybie odwołania. Orzeczenia lekarskie wydane w trybie odwołania są ostateczne.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż nowych regulacji nie stosuje się wobec postępowań w sprawie wydania orzeczenia lekarskiego w formie zaświadcze-



Kierowca wykonujący przewóz drogowy podlega badaniom lekarskim przeprowadzonym w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Badania te należy odbyć do czasu ukończenia 60 lat – co 5 lat, a po ukończeniu przez 60. roku życia – co 30 miesięcy

duże ułatwienia dla przewoźników, zwłaszcza przy zatrudnianiu kierowców już posiadających aktualne orzeczenie lekarskie uzyskane podczas badań profilaktycznych przeprowadzonych na podstawie skierowania u byłego pracodawcy. Nie mogą jednak

Od orzeczenia lekarskiego przewidziano w rozporządzeniu pisemne odwołanie (poprzednio wnioski o przeprowadzenie ponownego badania), które może wnieść zarówno osoba badana jak i pracodawca kierujący ją na badania lekarskie.

nia wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia zmieniającego, to jest przed dniem 1 kwietnia 2015 r. Należy tutaj zaznaczyć, iż orzeczenia lekarskie wydane w formie zaświadczeń przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Będzie łatwiej

Wprowadzane właśnie zmiany, zarówno w Kodeksie pracy, jak i w Rozporządzeniu MZiOS w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy z dnia 30 maja 1996 r. (Dz.U. 1996, Nr 69, poz. 332 z zm.), niosą

zapomnieć, iż to do nich należeć będzie ocena, czy panujące warunki pracy można uznać za takie same jak w poprzednim miejscu pracy pracownika. Dlatego też do istotnej rangi urastają kopie „Skierowań na badania lekarskie”. Z pewnością będzie to kolejny dokument, którego pracodawcy będą żądać dla własnego bezpieczeństwa zatrudniając nowego pracownika. W przeciwnym razie nie warto ryzykować niewielkich kosztów w porównaniu do ewentualnych strat wynikłych ze spowodowania wypadku przez kierowcę nieposiadającego orzeczenia o braku bądź istnieniu przeciwwskazań do pracy na określonym stanowisku warunkach pracy opisanych w skierowaniu na badania lekarskie. ◀

Anna Bartkiewicz
Arena 561
www.arena561.pl

Podstawa prawna:

1. Ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej z dnia 7 listopada 2014 r. (Dz.U. 2014 r. poz. 1662),
2. Kodeks pracy (tj. Dz. U. 2014, poz. 1502),
3. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 26 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. 2015, poz. 457),
4. Ustawa o transporcie drogowym (tj. Dz. U. 2013, poz. 1414),
5. Ustawa o czasie pracy kierowców (tj. Dz. U. 2012, poz. 1155 z zm.),
6. Rozporządzenie MPiPS w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tj. Dz.U. 2003, Nr 169, poz. 1650 z zm.),
7. Rozporządzenie MZiOS w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy z dnia 30 maja 1996 r. (Dz. U. 1996, Nr 69, poz. 332).

Wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego, m. in. w kwestiach: zasad dotyczących umowy przewozu, masy i wymiarów pojazdów drogowych i czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy



Busy do 3,5 t, czyli jak ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. umożliwiło przewoźnikom wykonywanie przewozów kabotażowych w krajach Unii Europejskiej. Wprowadziło jednak szereg regulacji, które dotyczą wykonywania takich przewozów. Do kluczowych można zaliczyć wymóg posiadania licencji wspólnotowej oraz zasady dotyczące samego wykonywania przewozów.

O ile zasady dotyczą wszystkich przewoźników, to wymóg posiadania licencji wspólnotowej nie dotyczy wykonywania przewozów pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Przewoźnicy posiadający tzw. busy nie muszą więc posiadać licencji wspólnotowej i nawet bez niej są uprawnieni do wykonywania przewozów kabotażowych takimi pojazdami.

Jaki jest efekt tej regulacji?

W naszym kraju powstała nowa kasta przewoźników, tzw. busiarzy, którzy masowo ruszyli za granicę w poszukiwaniu zarobku. Krajami, w których na stałe posadowili się

nasz „busiarze” stały się Niemcy, a później Francja. A ponieważ trend dotyczył również firm spedycyjnych, zaczęły one pozyskiwać zlecenia z tych krajów, które później przekazywały „busiarzom” operującym na lokalnych rynkach. Polscy przewoźnicy stali się poważnymi graczami na rynku europejskim. Efektami ubocznymi było wpro-

wadzenie przez niektóre kraje UE (Francja i Belgia) obostrzeń dotyczących ryczałtów za noclegi kierowców w kabinach pojazdów oraz wprowadzenie przez Niemcy ustawy o stawce minimalnej MiLoG. W ślad za Niemcami poszła Francja, a już słyszy się o wprowadzeniu godzinowej stawki minimalnej przez władze Holandii i Włoch.

Przewoźnicy posiadający tzw. busy nie muszą posiadać licencji wspólnotowej i nawet bez niej są uprawnieni do wykonywania przewozów kabotażowych takimi pojazdami.

Bez wątpienia ma to na celu ograniczenie dostępności polskich przewoźników do niemieckiego i francuskiego rynku.

Póki co, kwestia ryczałtów nie została do końca rozwiązana, batalia o stawki minimalne trwa, a koła polskich ciężarówek jak jeździły po niemieckich i francuskich drogach, tak do dziś po nich jeżdżą.

Kabotaż, ale jaki?

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. określa szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych, które wbrew pozorom odnoszą się również do przewozów wykonywanych pojazdami o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony. Do jednego z kluczowych można zaliczyć art. 8. ust. 2., który dopuszcza wykonanie:

- ▶ 3 przewozów w ciągu 7 dni, liczonych od daty rozładunku towaru wwiezionego do kraju na liście CMR do ostatniego rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego,
- ▶ 1 przewozu w ciągu 3 dni, liczonych od daty wjazdu do kraju bez ładunku, do rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego.

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. określa szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych, które wbrew pozorom, odnoszą się również do przewozów wykonywanych pojazdami o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony.

Dodatkowo, art. 8. ust. 3. rozporządzenia nakłada obowiązek, aby kierowca posiadał przy sobie dokumenty potwierdzające – *przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy*. Inną ważną regulacją, jaka wynika z rozporządzenia, jest ta w art. 9. ust. 1., który stanowi, że: wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego, m. in. w następujących kwestiach: zasad dotyczących umowy przewozu, masy i wymiarów pojazdów drogowych i czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy.

Pomimo istnienia szczegółowych regulacji i kilkuletnich doświadczeń nabytych przy wykonywaniu przewozów kabotażowych, środowisko polskich „busiarzy” nie jest jeszcze dostatecznie przygotowane do świadczenia usług kabotażowych, albo całkowicie lekceważy istniejące przepisy. Wynika to po części z niezajomości obo-



Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

wiązującego w tym zakresie prawa wspólnotowego, z braku wiedzy na temat prawa obowiązującego w krajach wykonywania przewozów, ale głównie z ... wykonywania przewozów telewizyjnym „pędzikiem”, czyli w praktyce za wszelką cenę.

Efektom „pędzikowego transportu” są: wykonywanie przewozów ponad limity określone w art. 8. ust. 2., brak dokumentów określonych w art. 8. ust. 3. i przeważanie pojazdów oraz wynikające z tego

Bus-przewozy – jak się dobrze ubezpieczyć?

Polski rynek ubezpieczeniowy nie wypracował jeszcze oferty OCP dla „busiarzy” i często zawarcie takiego ubezpieczenia w ogóle nie jest możliwe, a jeżeli już, takie ubezpieczenie nie daje dostatecznej ochrony. Wynika to z faktu, że zakłady ubezpieczeń nie umieją ani ocenić ryzyka, ani też nie znają specyfiki transportowej. Dodatkowo, większość pośredników ubezpieczeniowych (agentów, multiagentów i brokerów) nie ma zielonego pojęcia, na czym polega transport, z jakim ryzykiem związane jest wykonywanie przewozów i jaka odpowiedzialność spoczywa na przewoźnikach.

Wykonując przewozy należy bezwzględnie wiedzieć jakim regulacjom prawnym podlega dany przewóz, gdyż od tego zależy jakie są w tym zakresie obowiązki, prawa i ograniczenia. Od tego zależy również to, jaką odpowiedzialność ponosi przewoźnik, co jest niezmiernie ważne przy zawieraniu ubezpieczenia OCP.

dość dotkliwej kary nakładanej przez organy kontrolujące krajów, w których są wykonywane przewozy.



Efektom „pędzikowego transportu” są: wykonywanie przewozów ponad limity określone w art. 8. ust. 2., brak dokumentów określonych w art. 8. ust. 3. i przeważanie pojazdów oraz wynikające z tego dość dotkliwej kary nakładanej przez organy kontrolujące krajów, w których są wykonywane przewozy



Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są o tyle korzystne, że dają Ubezpieczającym możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową

Rekomendowane przez naszą kancelarię rozwiązania dedykowane „busiarzom”, dają możliwość zawierania ubezpieczenia OCP, które uwzględnia bardzo szeroki zakres ochrony. I co jest ważne, gwarantuje ochronę nie tylko odpowiedzialności cywilnej ponoszonej w związku z wykonywaniem przewozów międzynarodowych i krajowych, ale również przewozów kabotażowych na terenie krajów Unii Europejskiej, w tym Niemiec.

Jakie ryzyka ubezpieczamy?

Nasze modelowe ubezpieczenie OCP standardowo obejmuje szkody rzeczowe w przesyłkach, powstałe na terenie Europy, w tym: Rosji, Białorusi, Ukrainy i Mołdawii oraz azjatyckiej części Turcji, powstałe wskutek:

- ▶ rażącego niedbalstwa osób pracujących u Ubezpieczającego,
- ▶ wydania towaru osobie nieuprawnionej (podwykonawcy lub odbiorcy),
- ▶ rabunku i kradzieży z włamaniem,
- ▶ przedostania się osób trzecich do przestrzeni ładunkowej pojazdu,
- ▶ naruszenia przepisów ruchu drogowego podczas wykonywania zlecenia transportowego,
- ▶ niewłaściwego, niedostatecznego lub nieprawidłowego zamocowania i zabezpieczenia przesyłki na środku transportu,
- ▶ opóźnienia w dostawie przesyłki.

Ubezpieczeniem objęte są również szkody rzeczowe w przesyłkach powstałe:

- ▶ w czasie wykonywania przewozu przez podwykonawców, bez konieczności wpisywania Ubezpieczającego w list przewozowy – co jest zazwyczaj wyłączone z ubezpieczenia,
- ▶ w czasie załadunku i wyładunku w przypadku, gdy Ubezpieczający jest zobowiązany do wykonywania tych czynności,

- ▶ w następstwie zamoczenia, zawilgocenia i zabrudzenia będącego wynikiem niewystarczającego umycia cysterny, przewodów odprowadzających, pomp, itp.

Ochrona obejmuje również udokumentowane koszty dodatkowe, jak np. koszty transportu zastępczego, uprzątnię-

innych jednostkach ładunkowych oraz kontenerach.

Postoje a odpowiedzialność z polisy OCP

Preferowany przez nas model uwzględnia specyfikę transportową, przez co Ubezpieczający lub jego podwykonawcy, w czasie wykonywania przewozów nie muszą odbywać postojów na parkingach strzeżonych. Nie muszą również parkować pojazdów wyłącznie na parkingach przy całodobowych: stacjach paliw, motelach, hotelach, restauracjach lub barach, jeżeli postój wynika z:

- ▶ obowiązku przyjęcia/wydania przesyłki tj. czynności związanych z załadunkiem, doładunkiem, przeładunkiem i rozładunkiem towaru, w tym także w czasie oczekiwania na rozpoczęcie tych czynności,
- ▶ braku możliwości odebrania od załadowcy lub przekazania ładunku odbiorcy wskutek dotarcia na miejsce załadunku lub wyładunku poza godzinami pracy załadowcy lub odbiorcy,

Wykonując przewozy należy bezwzględnie wiedzieć jakim regulacjom prawnym podlega dany przewóz, gdyż od tego zależy jakie są w tym zakresie obowiązki, prawa i ograniczenia. Od tego zależy również to, jaką odpowiedzialność ponosi przewoźnik.

cia miejsca zdarzenia, usunięcia pozostałości po szkodzie (np. wywóz, składowanie lub utylizacja) oraz w przypadku braku ważności badania technicznego pojazdu, jeżeli stan techniczny pojazdu nie przyczynił się do powstania szkody.

Jakie przesyłki podlegają ubezpieczeniu?

Ze względu na brak możliwości oceny jakie przesyłki będą przewożone w okresie ubezpieczenia, nasz model przewiduje objęcie ubezpieczeniem rodzajów przesyłek, które są lub mogą być przewożone w przyszłości. Ubezpieczane są więc wszelkie przesyłki, w tym m. in.: sprzęt RTV, komputerowy i jego części składowe, telekomunikacyjny, AGD, telefony komórkowe, wyroby alkoholowe i tytoniowe, leki, opony, części zamienne i podzespoły samochodowe, samochody i motocykle oraz materiały niebezpieczne (z wyjątkiem klas I i VII). Ochroną objęte są również szkody w przewożonych paletach, giterboxach,

- ▶ konieczności załatwienia formalności finansowych i celnych związanych z realizacją transportu, także w czasie oczekiwania na załatwienie tych formalności,
- ▶ koniecznego postoju na parkingach przy przejściach granicznych, terminalach granicznych,
- ▶ z przepisów prawa, m.in. przepisów o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy lub o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie.

Daje to możliwość odbywania postojów wszędzie tam, gdzie tego wymaga konieczność transportowa i nie ogranicza przy tym ochrony ubezpieczeniowej, co jest praktyką stosowaną przez wiele zakładów ubezpieczeń.

Co może być ważne i jakie dajemy bonusy?

To co wyróżnia nasze rozwiązania, to możliwość objęcia ochroną ryzyk, które zazwyczaj nie są asekurowane polisami OCP, m. in. ryzyk związanych z:

- nieterminowym podstawieniem środka transportu pod załadunek,
- dochodzeniem bezpodstawnie potrąconych należności z tytułu przewoźnego,
- podniesieniem i wyciągnięciem środka transportu, nawet jeśli koszty te nie są bezpośrednio związane z ratowaniem, przeładunkiem przewożonej przesyłki i/lub dalszą kontynuacją transportu tym środkiem transportu (dodatkowy assistance),
- wykonywaniem przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środków odurzających,
- konfiskatą, przypadkiem, zaborem, przetrzymaniem lub wskutek innych rozporządzeń towarem przez organy państwowe do tego uprawnione,
- zanieczyszczeniem gleby substancjami pochodzącymi z cystern i silosów oraz paliwem pochodzącym ze zbiorników.

Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są o tyle korzystne, że dają Ubezpieczającym możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową – możliwość rozszerzenia zakresu o ochronę prawną, koszty obciążeń umownych i assistance, a także o koszty związane ze szkodami środowiskowymi.

Bus-przewozy – jak ubezpieczamy kabotaż?

Zaprezentowany powyżej model ubezpieczenia OCP dotyczy nie tylko przewozów międzynarodowych i krajowych, ale również przewozów kabotażowych wykonywanych w krajach Unii Europejskiej. Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe mają więc możliwość uzyskania bardzo szerokiej ochrony, co jest praktycznie nie do uzyskania na rynku ubezpieczeniowym – szczególnie jeżeli chodzi o przewozy wykonywane „busami”. Dodatkowo, założenia oferty uwzględniają ochronę ubezpieczeniową w przypadku ponoszenia przez przewoźnika odpowiedzialności jaka wynika z przepisów obowiązujących w kraju wykonywania kabotażu. Dotyczy to w szczególności limitów odpowiedzialności za szkody, a także odpowiedzialności narzucanej przez lokalne prawo, która z racji wykonywania kabotażu, ani nie wynika z konwencji CMR, ani jej nie podlega. Daje to realną ochronę w przypadku powstania szkody w czasie wykonywania przewozu kabotażowego.

O prawnych aspektach kształtujących odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy kabotażowe pisałem w zeszłym roku, w marcowym wydaniu TSL Biznes. Publikację pt. „Kabotaż w krajach



Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe mają możliwość uzyskania bardzo szerokiej ochrony, co jest praktycznie nie do uzyskania na rynku ubezpieczeniowym – szczególnie jeżeli chodzi o przewozy wykonywane „busami”

UE - co należy wiedzieć” można pobrać z naszej strony: <http://www.cds-odszkodowania.info/publikacje/> lub ze strony <http://www.tsl-biznes.pl/wydania/1300-tsl-biznes-marzec-2014>.

Franszyza redukcyjna – procentowa, czy kwotowa?

Procentowa franszyza redukcyjna jest niekorzystna z punktu widzenia interesów przewoźnika, gdyż zmniejsza znacznie zakres ochrony ubezpieczeniowej – ubezpieczyciel nie pokrywa szkody w tej części. Stosowane przez nas rozwiązania uwzględniają stosowanie wyłączania fransyz kwotowych, które nie są wyższe niż 200 euro. To powoduje, że już na etapie zawierania ubezpieczenia, Ubezpieczający może oszczędzić swój udział w szkodzie, a ewentualne potrącenie nie spowoduje poważnej straty finansowej.

Wykonywanie przewozów pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 tony oraz to, że są one wykonywane za granicą nie oznacza, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności za ewentualne szkody powstałe w czasie przewozów. Dlatego

też w interesie każdego przewoźnika powinno być jak najpełniejsze zabezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności, gdyż tylko wtedy gwarantuje to bezpieczeństwo finansowe. Rynek ubezpieczeniowy niestety nie daje „busiarzom” dobrych rozwiązań ubezpieczeniowych, gdyż dla większości zakładów ubezpieczeń są oni niechcianymi klientami. Wynika to z tego, że niewiele osób potrafi ocenić ryzyko wynikające z faktu wykonywania przewozów kabotażowych oraz odpowiedzialność przewoźnika, jaka wynika z prawa danego kraju.

Ponieważ specjalizujemy się w ocenie ryzyka transportowego, potrafimy wypracować takie rozwiązania ubezpieczeniowe, które pozwalają na pełną asekurację odpowiedzialności ponoszonej przez przewoźników, niezależnie czy przewożą przesyłki dużymi truckami, czy busami i gdzie są one wykonywane. Sięgając po polisę OCP warto zatem rozważyć, czy spełnia ona wszelkie normy bezpieczeństwa, a jeśli nie, skontaktować z naszymi autorskimi rozwiązaniami. ◀

Jerzy Różyk, ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradczą, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

Kontakt:
ul. Okopowa 56 lok. 152
01-042 Warszawa
Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,
607 487 600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

>>>> www.cds-odszkodowania.info

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
profesjonalistůw
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
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 tytuływ 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.

NOWOŚĆ - moduły reklamowe

Najtańsza forma promocji w TSL Biznes

ten moduł 185x45mm [2x1] już od 560 PLN netto za emisję
Szczegóły oferty na www.kmg-media.pl/moduly_reklamowe

iuridica kancelaria prawna

Kancelaria Prawna Iuridica
ul. Czarnieckiego 8/4
30-536 Kraków
tel. 12 378 95 70

Kancelaria Prawna Iuridica

– specjalistyczna obsługa prawna
firm transportowych i spedycyjnych

www.iuridica.com.pl



Doradztwo transportowe

Prowadzimy obsługę prawną-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ponoszonej w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53
tel.: 22 392-09-58, 22 392-97-58, 22 392-97-59, fax: 22 490-50-58
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

4 - 6 listopada 2015
Warszawa



III Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki

trans-poland.pl

Dystrybucja układów wydechowych do samochodów osobowych i ciężarowych

- układy wydechowe
- katalizatory MAGNAFLOW
- tłumiki sportowe
- akcesoria
- rury wydechowe
- złącza elastyczne
- nowe i regeneracja filtrów cząstek stałych



ARTO P.P.H.
ul. Warszawska 362
05-082 STARE BABICE
k/Warszawy

tel. (+ 48 22) 722-99-77
fax. (+ 48 22) 722-97-79
e-mail: arto@artopph.com.pl
www.artopph.com.pl

NOWOŚĆ – moduły reklamowe

Najtańsza forma promocji w TSL Biznes

Szczegóły oferty na www.kmg-media.pl/moduly_reklamowe



Robert od zawsze lubił duże wozy.
My lubimy patrzeć jak jego biznes się rozwija.

Faktoring jest prosty. Naprawdę.

www.pragmafaktoring.pl infolinia: 801 020 122

Pragma Faktoring SA jest częścią Grupy Kapitałowej Pragma Inkaso SA.

 **PRAGMA
FAKTORING**
Faktoring. Pragmatycznie.