

MAJ – 5/2015 (58)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

Logistyka i transport branży budowlanej

Płynnie z H&S

Nieskończone możliwości - wózki czotowe

Być logistyką bardziej świadomie



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

TRAKO 2015

11. Międzynarodowe Targi Kolejowe

Gdańsk, AmberExpo

22-25.09
trakotargi.pl



Patronat Honorowy Minister Infrastruktury i Rozwoju

organizacja



miejsce



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

współorganizacja



współpraca



patronat medialny



Razem jest nam po drodze.



Firma C.H. Robinson lider rynku transportowego, poszukuje Przewoźników do całorocznej współpracy, dysponujących zestawami ciągnik siodłowy + naczepa plandeka/chłodnia w transporcie krajowym lub międzynarodowym.

Oferujemy:

- wysokie miesięczne przebiegi
- bardzo atrakcyjne warunki finansowe oraz możliwość szybkich płatności
- płatność za wszystkie kilometry (puste/pełne)
- regularne trasy i zlecenia
- rzetelną i profesjonalną obsługę spedycyjną



Dowiedz się więcej. Skontaktuj się z naszym Działem Floty.

Nie czekaj! Zapraszamy!

E-mail: info-europe@chrobinson.com

Telefon: 22 320 10 70



Wiosną zakończyliśmy kolejny cykl naszych corocznych Spotkań Transportowych – bezpłatnych konferencji o charakterze szkoleniowym dla branży transportowej. Rosnące z roku na rok zainteresowanie tego typu wydarzeniami dowodzi, że polska branża transportowa wciąż ma potrzebę kształcenia się i zdobywania praktycznej wiedzy. W tym roku tematem numer jeden był oczywiście MiLoG, czyli niemiecka płaca minimalna, o którym dyskutowaliśmy również niejednokrotnie na łamach naszego miesięcznika. To, jaki wpływ na polski transport miała zmiana niemieckiego prawa dowodzi, jak międzynarodowy charakter ma nasza branża transportowa. To transport stał się jedną z głównych usług eksportowych naszego kraju. Polscy przewoźnicy liczą się w Europie, choć nie wszyscy chcą liczyć się z nimi – ale to niestety często zasługa (czy raczej efekt zaniedbania) naszych władz i organizacji, które powinny walczyć o interesy sektora. Zwłaszcza, że przynosi on krajowi całkiem niemałe wpływy budżetowe.

Oczywiście na Spotkaniach Transportowych nie zapomnieliśmy również o innych, niezwykle ważnych dla transportu tematach. Okazuje się, że niektóre z zagadnień, choć powtarzane od lat, wciąż pozostają aktualne.

Dlatego już dziś, tuż po zakończeniu wiosennej edycji naszych szkoleń i konferencji, chciałbym zaprosić na ich jesienną oraz przyszłoroczną edycję. W stale rozszerzanej formule będziemy chcieli jeszcze więcej miejsca poświęcić bieżącym i perspektywicznym zagadnieniom, by polska branża transportowa rozwijała się jeszcze intensywniej i wykorzystując wiedzę oraz doświadczenie naszych ekspertów jeszcze lepiej przygotowywała się na zmiany, pełniej odpowiadała na zapotrzebowania rynku.

Zapraszam do zapoznania się z krótką fotorelacją ze Spotkań Transportowych, zarówno na łamach bieżącego wydania TSL Biznes, jak i na dedykowane tym wydarzeniom strony internetowej. W majowym numerze naszego miesięcznika, jak co roku wiosną, skupiamy się również na tematyce transportu intermodalnego, przybliżamy specyfikę pracy logistyków w sektorze budowlanym oraz wskazujemy kierunki edukacji, warte uwagi.

Zapraszam do lektury

Mirosław Ganiec,
redaktor naczelny i wydawca

W numerze

> Wydarzenia

Spotkania transportowe 6

> Logistyka

Od marketów po infrastrukturę 10

Specyfika produktu wpływa

na sposób magazynowania 17

Kluczowym elementem

jest transport 18

Okna i drzwi na Skandynawię

– specjalizacja logistyczna

przez duże „S” 20

Stosunkowo lekki materiał 22

Celem – wsparcie e-sklepów 23

> Logistyka – technologia

Nieskończone możliwości 24

Druga odsłona hybrydy 27

Tysięczny ReachStacker

od Hystera 27

Soloplan przyspiesza

wymianę danych 28

Palety INKA w formacie

kontenerowym 29

> Transport intermodalny

Spowolniony intermodal 30

Transport intermodalny

w obliczu zmian 36

Płynnie z H&S 38

Zorientowani na kolej 40

Olbrym zawinął do Hamburga 44

> Transport drogowy

Ma być bezpieczniej.

Ale czy będzie? 46

Nie przepaść szansy na rozwój 50

Manipulacje tachografem

– nie tylko polski problem 52

Początek roku budzi nadzieję 53

Barometr transportowy TimoCom

odnotował w pierwszym kwartale

2015 r. większą ilość ładunków 53

> Prawo

Przewóz drogowy towarów – z czym

musi mierzyć się przewoźnik? 54

Wytyczne dla transportu 58

> Edukacja

Być logistykami bardziej świadomie ..60

Programy nie tylko dla studentów 64

Budowanie kariery w branży

logistycznej 66

Więcej niż e-learning 68

Szlachetny sponsoring 69

> Powierzchnie magazynowe

Mocny pierwszy kwartał

dla Prologis 70

DF Express w SEGRO Business

Park Warsaw, Żerań 71

> Auto w firmie

Dużo większe możliwości 72



**Czytaj
również:**

www.truck-van.pl

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK 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.


Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa

NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

KMGmedia

A collage of four images related to transport and logistics: an airplane in flight, a container yard with a crane, a row of trucks, and a close-up of a train track.

**Bądź na bieżąco z branżą
transportu i logistyki**

4 - 6 listopada 2015 | Warszawa

III edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki



SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2015

Nie tylko MiLoGiem transport żyje, choć wiosną tego roku temat niemieckiej płacy minimalnej stał się numerem jeden dla niemal wszystkich transportowców. Znalazł się on oczywiście w programie wiosennych Spotkań Transportowych, ale nie zapomnieliśmy o innych, równie ważnych zagadnieniach, związanych zarówno ze zmianami prawnymi, jak i z aktualną sytuacją w sektorze transportowym.

Polski sektor transportu swoim zasięgiem działania już dawno wyszedł poza granicę kraju, stając się tym samym jedną z głównych usług eksportowych naszego kraju. Szacuje się, że polscy przewoźnicy realizują nawet jedną piątą pracy przewozowej w Unii Europejskiej. Transport, jako branża i usługa typowo wtórna (czyli działająca na rzecz innych branż) jest niezwykle zależny od otoczenia biznesowego i sytuacji w innych sektorach gospodarki. Równocześnie jest to sektor mocno regulowany legislacyjnie, a działając w tak międzynarodowym obszarze staje się zależny już nie tylko od polskiego ustawodawstwa, ale i musi radzić sobie ze zmieniającym się otoczeniem prawnym w innych krajach. Taka sytuacja wystąpiła choćby z początkiem tego roku, gdy w życie weszły przepisy dotyczące niemieckiej płacy minimalnej (MiLoG), który to temat zdominował również wiosenne Spotkania Transportowe, organizowane przez redakcje miesięczników TSL Biznes oraz Truck & Van.

Udział w ośmiu odsłonach naszej bezpłatnej konferencji potwierdziło łącznie blisko 1400 osób: właścicieli i pracowni-

ków firm sektora transportu drogowego. Rosnące z roku na rok zainteresowanie dowodzi, że w branży transportowej wciąż dużo się dzieje, a przewoźnicy chętnie korzystają z okazji do zdobywania nowych informacji i wiedzy praktycznej, a także poszerzania swoich kontaktów. Spotkania Transportowe to bowiem nie tylko konferencja, ale również doskonała okazja do nawiązywania i utrwalania relacji biznesowych oraz zapoznania się z najnowszymi rozwiązaniami, przydatnymi w codziennej działalności przewoźników. W całym cyklu wiosennym swoje rozwiązania dla sektora transportowego zaprezentowało blisko trzydziestu partnerów tego wydawnictwa.

Zapraszamy do krótkiej fotorelacji ze Spotkań Transportowych – Wiosna 2015. Więcej informacji i zdjęć ze Spotkań znaleźć można na stronie www.tsl-biznes.pl/spotkania. Już wkrótce pojawią się tam również informacje o kolejnych edycjach Spotkań Transportowych, których najbliższa odsłona już jesienią br. Odwiedzimy wówczas Poznań, Kraków, Wrocław i Warszawę, zaś pełny cykl ośmiu Spotkań Transportowych już za rok.



Wiosną 2015 r. byliśmy z wami w 8 miastach:

- 17 lutego** – WARSZAWA
- 24 lutego** – WROCŁAW
- 3 marca** – GDAŃSK
- 10 marca** – POZNAŃ
- 17 marca** – LUBLIN
- 24 marca** – KRAKÓW
- 31 marca** – BIAŁYSTOK
- 14 kwietnia** – KATOWICE



MiLoG (niemiecka płaca minimalna) przedstawiany przez mecenasa Martina Pfnür z kancelarii Balduin Pfnür und Partner był jednym z gorętszych tematów tegorocznej wiosny. We wszystkich miastach wywoływał on emocje wśród uczestników konferencji, a nawet wzbudził zainteresowanie codziennych mediów biznesowych. Niemieccy prawnicy przybliżyli również temat sprawnej likwidacji szkód transportowych, powstałych na terenie Niemiec.



Maksymilian Wolniewicz, lider projektu Ecolution w Scania Polska wskazywał, jak odpowiednio dobrany i skonfigurowany pojazd wpływa na efektywność i wydajność firmy transportowej. Prelegent przybliżył najnowsze rozwiązania techniczne, obniżające koszty eksploatacji floty i wspierające kierowcę w osiągnięciu coraz lepszych wyników. Sebastian Kukawski, trener Szkoły Jazdy Scania podkreślał, jak ważnym zagadnieniem jest odpowiednie wykształcenie i późniejsze stałe „coachowanie” kierowców, by rezultaty uzyskane na szkoleniach przełożyły się na trwałą poprawę stylu jazdy. W każdej z lokalizacji można było zapoznać się z najnowszym zestawem szkoleniowym Scania Streamline, a wszyscy chętni mogli wziąć udział w konkursie z cenną nagrodą, którą było bezpłatne szkolenie kierowcy.



W dobie ciągle zmieniających się przepisów prawidłowe rozliczanie czasu pracy kierowców to temat wciąż aktualny. Eksperti z TachoLab przybliżyli aktualny stan prawny, zwrócili uwagę na ostatnie zmiany i wyeksponowali najbardziej kluczowe i problematyczne obszary. Przy stoisku informacyjnym można było zapoznać się również ze szczegółami rozwiązań informatycznych, wspierających przedsiębiorców w ewidencjonowaniu czasu pracy kierowców.



Łukasz Chwalczuk z Kancelarii Iuridica przybliżył proces reklamacji i sporządzanie protokołu szkody. Temat, choć nie nowy, spotkał się z bardzo dużym zainteresowaniem przewoźników. Szkody zdarzają się bowiem często, a tylko dzięki odpowiedniej wiedzy oraz przygotowaniu przewoźnika i kierowcy można uniknąć wypłaty odszkodowania za uszkodzenie ładunku – często zresztą niezawinione przez samego przewoźnika, którego to nierzetelni kontrahenci próbują obciążać za wszystko.



Jak radzić sobie z zatorami płatniczymi i dłużnikami? Jak sprawnie korzystać z nowoczesnych rozwiązań finansowych, takich jak faktoring oraz jak sprawnie prowadzić windykację, by nie zniszczyć relacji biznesowych - tematy te przybliżyli eksperci z firm Pragma Faktoring oraz Pragma Inkaso.



Co w praktyce oznaczają zmiany w rozporządzeniu 165/2014, dotyczące wykorzystania tachografów i kart kierowców? Czy stosować „urlopówki”? Co zmieniło się w rozporządzeniu 561/2006, będącym „biblią” czasu pracy kierowców? Na te pytania odpowiadała Iwona Szwed z Biura Prawnego Arena 561. Ponad półgodzinne szkolnie nie zawsze okazywało się wystarczającym by odpowiedzieć na wszystkie pytania, ale chętni mogli pogłębiać wiedzę w rozmowach kulturalowych.



Spotkania Transportowe to nie tylko konferencja i obszerne szkolenia, ale również okazja do nawiązania i utrwalania relacji biznesowych. Podczas przerw kulturalny zmieniały się w małe targi branżowe i miejsce rozmów biznesowych oraz zapoznania się z propozycjami kilkunastu partnerów, oferujących nowoczesne rozwiązania wspierające działalność firm ransportowych.



Anna Widuch, wspólnik zarządzający kancelarii prawnej Translawyers Widuch i Wspólnicy wskazywała, jakie są skutki prowadzenia firmy transportowej w formie jednoosobowej działalności gospodarczej dla przedsiębiorcy i jego rodziny. W jaki sposób poradzić sobie z ZUS-em, licencjami. Czy można zminimalizować negatywne skutki takiego rozwiązania? Z kolei Alicja Ryto, menedżer projektu Trans.eu Certified Carrier przybliżyła zalety i możliwości związane z uzyskaniem certyfikatu TCC dla przewoźnika. Spotkania Transportowe były też miejscem premiery nowego rozwiązania Systemu Trans.eu – nowej aplikacji mobilnej TransTrucker umożliwiającej sprawny przepływ informacji i komunikację na linii dyspozytor kierowca, wraz z szeregiem rozwiązań dodatkowych. Chętni, z pomocą Pawła Wankiewicza, mogli przetestować nową aplikację na miejscu.



Obecność na Spotkaniach Transportowych firm spedycyjnych to dla przewoźników również okazja do nawiązania nowych relacji biznesowych i pozyskania kontraktów.



Przedstawiciele PZL Sędziszów pokazali, jak pozornie błahy element, jakim są filtry powietrza i paliwa, ma wpływ na trwałość i wydajność użytkowanych pojazdów.



Leszek Luda ze Związku Pracodawców Polska Unia Transportu wskazał, jak w prosty i skuteczny sposób prawidłowo liczyć koszty funkcjonowania firm transportowej, by podejmowane zlecenia były faktycznie opłacalne dla przewoźnika.



Wśród partnerów Spotkań Transportowych obecni byli m.in. dostawcy kart paliwowych, finansowania, nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych, ogumienia, naczip, części zamiennych i innego wyposażenia technicznego. Jednym słowem wszystko, czego współczesny przewoźnik potrzebuje do sprawnego i efektywnego prowadzenia działalności transportowej.



Sebastian Ciach z DEKRA Certification pokazał, jak spełniać wymagania klientów, korzystając z certyfikatów potwierdzających jakość usług transportowych dla poszczególnych branż.



Rosnące z roku na rok zainteresowanie udziałem w Spotkaniach Transportowych potwierdza potrzebę organizacji tego typu wydarzeń. W tym roku udział w ośmiu lokalizacjach potwierdziło blisko 1400 osób – właścicieli i pracowników firm transportu drogowego. W odróżnieniu od innych konferencji uczestnicy Spotkań Transportowych bezpłatnie otrzymują solidną porcję wiedzy dzięki pełnym, kilkudziesięciominutowym szkoleniom przygotowanym przez sprawdzonych ekspertów. Obejmują one najważniejsze obszary związane z prawem transportowym i innymi, aktualnymi zagadnieniami. Ważnym uzupełnieniem części konferencyjnej jest prezentacja najnowszych rozwiązań organizacyjnych i produktowych, zwiększających efektywność, wydajność i bezpieczeństwo firm transportowych.

Partnerzy Spotkań Transportowych Wiosna 2015



Zapraszamy na kolejne edycje Spotkań Transportowych w jeszcze bogatszej formule:

- >> Jesień 2015 (październik/listopad, odwiedzimy Poznań, Kraków, Wrocław i Warszawę)
- >> Wiosna 2016 (marzec/kwiecień, będziemy w ośmiu lokalizacjach: Warszawa, Poznań, Białystok, Katowice, Wrocław, Lublin, Gdańsk, Kraków)

Więcej informacji i formularze zgłoszenia bezpłatnego udziału już wkrótce na www.tsl-biznes.pl/spotkania

Od marketów po infrastrukturę

Logistyka w branży budowlanej to wiele wyzwań, nie zawsze zależnych od pory roku – ładunki są duże i ciężkie, niestandardowej wielkości lub w większych wolumenach. Do tego dochodzą wysokie wymagania w zakresie sezonowości i ograniczenia wynikające z konieczności zachowania terminowości dostaw.

Wraz z powrotem dodatnich temperatur, place budowy znów tętnią życiem. Choć w wypadku wielu inwestycji prace prowadzone są przez cały rok, sezonowość to wciąż jedna z najbardziej charakterystycznych cech logistyki branży budowlanej. To jeden z jej „uroków”, pomimo rozwoju techniki i nowych technologii wiele procesów wciąż zależnych jest od temperatury i warunków pogodowych. Realizacja inwestycji budowlanych opiera się na bardzo dokładnym planowaniu prac i ich sekwencji, wraz z towarzyszącym budowie operacjom logistycznym. Sezonowość to jednak nie jedyne wyzwanie związane z zaopatrzeniem placu budowy – wraz z nią pojawia się konieczność realizacji dostaw w odpowiednim czasie.

Nie tylko na placach budowy

Branża budowlana to obszar, gdzie swoje nisze znaleźli także operatorzy logistyczni. Obok typowych usług transportu czy magazynowania coraz częściej korzysta ona z dedykowanych usług dodatkowych. Jest tu także miejsce dla outsourcingu logistycznego jako filozofii zarządzania

wspierającej elastyczne gospodarowanie zasobami logistycznymi i zapewniającej wsparcie dla zmiennego popytu na usługi. Logistyka zaopatrzenia placów budów niesie ze sobą jeszcze jeden wymóg. Prace budowlane realizowane na terenie miast związane są zwykle z dużymi ograniczeniami w zakresie obsługi – zarówno dostaw jak i operacji. Oznacza to obostrzenia

działań – by uniknąć zalegania materiałów budowlanych na terenie budowy i maksymalizować efektywność wykorzystania przestrzeni. A przy okazji – zmniejszać poziom kosztów związany z utrzymywaniem zapasów i realizacją zaopatrzenia.

Obsługa tego sektora wymaga często dedykowanych narzędzi – chociażby specjalistycznych środków transportu (od wy-

Sezonowość to wciąż jedna z najbardziej charakterystycznych cech logistyki prowadzonej w branży budowlanej. Pomimo rozwoju techniki i nowych technologii wiele procesów wciąż zależnych jest od temperatury i warunków pogodowych.

związane z organizacją ruchu czy dostępnością ulic dla samochodów ciężarowych. Sam teren budowy z kolei posiada limitowaną powierzchnię, co wymaga minimalizacji poziomu zapasów materiałów budowlanych. Znaczenie wzrasta zatem rola wszystkich mechanizmów, które pozwalają na dostarczanie ich na czas, minimalizację zapasów i odpowiednie sekwencjonowanie

wrotki po betoniarkę). To jedno z ograniczeń dla firm które chciałyby obsługiwać sektor budowlany przy okazji obsługi innych branż. Z drugiej strony w wielu obszarach (chociażby zaopatrzenia sieci handlowych czy dystrybucji materiałów budowlanych) funkcjonują „klasyczne” ładunki paletowe, co daje możliwość łączenia obsługi zadań z tej branży z innymi, maksymalizując efektywność wykorzystania zasobów i zapewniając dostawcy usług elastyczność ich wykorzystania. Operatorzy logistyczni nierzadko korzystają z doświadczenia zdobytego w innych branżach. Działa to także w drugą stronę – doświadczenie z „budowlanki” jest wykorzystywane w innych sektorach, wszak chociażby ładunki niepaletowe czy wymagające transportu nienormatywnego pojawiają się także tam.

Operatorzy logistyczni mogą realizować nie tylko typowe zadania zaopatrzeniowe, dotyczące obsługi placu budowy. Jako przykład może tu posłużyć oferowana przez firmę Dachser usługa dedykowana sklepom typu *do it yourself*, czyli dla domowych majsterkowiczów. Operator proponuje sieciom handlowym m.in. wykładanie towarów na półkę sklepową, obsługę serwisową regałów, obsługę zamówień i zarządzanie nimi, organizację działań promocyjnych w sieciach handlowych, pakowanie, etykietowanie czy obsługę



Obsługa sektora budowlanego wymaga często dedykowanych narzędzi – chociażby specjalistycznych środków transportu (od wywrotki po betoniarkę). To jedno z ograniczeń dla firm które chciałyby obsługiwać sektor budowlany przy okazji obsługi innych branż

Obok typowych usług transportu czy magazynowania branża budowlana coraz częściej korzysta z dedykowanych usług dodatkowych. Jest tu także miejsce dla outsourcingu logistycznego.

zwrotów. To oznacza, że outsourcing jest dziś obecny nie tylko na etapie dostawy materiałów budowlanych czy wykończeniowych do sklepu, ale także w codziennej obsłudze powierzchni handlowej. Dachser realizuje dostawy do 18 tys. marketów w całej Europie, co daje ponad 2 mln przesyłek rocznie. Usługa oferowana jest w ponad 300 oddziałach operatora, a jedną z jej cech jest jednolity system IT.

Swój pakiet usług dla *do it yourself* proponuje także Spedimex, w zakresie projektowania i obsługi łańcucha magazynowania i dystrybucji dla produktów o różnych gabarytach. Tego typu usługa obejmować może m.in. projektowanie rozmieszczenia powierzchni magazynowej dla towarów ponadgabarytowych, zarządzanie i obsługę transportu z realizacją dostaw uwzględniających wahania sezonowe, a także liczne usługi dodatkowe (m.in. sortowanie, konfekcjonowanie, kompletację czy przygotowanie wysyłek).

Cała Polska buduje – drogi i tory

Czasy, gdy polski sektor budowlany rozwijał się szybciej niż cała gospodarka już za nami. Gwałtowne przyspieszenie przed UEFA EURO 2012 zapewniało dobrą kondycję branży, w kolejnych latach skazanej na optymalizację i cięcie kosztów. Choć rynek jest dziś w słabszej kondycji niż kilka lat temu, wciąż ma szansę na powrót do dobrych wyników, bowiem wraz z nowym rozdaniem środków unijnych pojawiają się nowe, szerokie perspektywy.

Jednym z motorów napędowych polskiego budownictwa infrastrukturalnego od wielu lat pozostają europejskie środki finansowe. Spora ich część nie od dziś przeznaczana jest na inwestycje drogowe – zarówno autostrady, drogi szybkiego ruchu, jak i mosty, wiadukty czy obwodnice miast. W 2014 r. Komisja Europejska zrefundowała kwotę 7,7 mld zł z tytułu wydatków poniesionych przez GDDKiA w ramach projektów drogowych realizowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Od początku realizacji programu projekty refundowano kwotą blisko 41 mld zł. Choć fala największych inwestycji drogowych wydaje się być już za nami, Generalna Dyrekcja Dróg

Krajowych i Autostrad realizuje kolejne projekty infrastrukturalne. W lutym podpisano kolejną umowę na realizację drogi ekspresowej S3 na terenie Dolnego Śląska, a odcinek o długości 80 km ma wartość ponad 2,5 mld zł. Pod koniec 2018 r. dro-

ga ekspresowa S3 ma mieć długość ponad 400 km. To nie jedyna inwestycja prowadzona na drogach szybkiego ruchu. 22 kwietnia otwarto oferty w postępowaniu przetargowym na kolejny odcinek autostrady A1. Z kolei 13-kilometrowy odcinek drogi S3, za prawie 300 mln zł, wybuduje firma Strabag. Siedmiu wykonawców chce budować południowo-zachodni odcinek obwodnicy Olsztyna (z ofertami od 387,5 do 490,4 mln zł), a dziesięć firm – odcinek południowo-wschodni (548,9 mln – 1,2 mld zł). Na przełomie maja i czerwca powinny być znane oferty firm zainteresowanych budową fragmentu drogi S17



LGI Logistics Group International
Made in Quality

CZY PRZYPOMINA WAM TO EFEKTYWNOŚĆ WASZEGO SYSTEMU DOSTAW?

Kiedy nie działa logistyka, wtedy nic nie funkcjonuje tak jak powinno.

Firma LGI dostosowuje się do Państwa potrzeb logistycznych. Oferujemy pakiety serwisowe przygotowane pod konkretne potrzeby naszych klientów. Jesteśmy jedną z wiodących firm logistycznych w Europie. Wyręczymy Was w niezbędnych obszarach, abyście mogli jeszcze bardziej skoncentrować się na potrzebach Waszych klientów. Założymy się, że firma LGI sprosta Państwa wymaganiom?

LGI Polska Sp. z o.o. ul. Magazynowa 2, Bielany Wrocławskie 55-075 Kobierzyce
tel. 0048 664 050 752 e-mail: info-pl@lgi.de www.lgi.de



Wyróżniony tytułem Top Builder

Juliusz Pakuński, kierownik Dachser DIY-Logistics w Polsce

W odpowiedzi na potrzeby producentów i dystrybutorów wyrobów dla rynku budowlanego operator logistyczny Dachser stworzył rozwiązanie Dachser DIY-Logistics. Polega ono na dowożeniu przesyłek do sieci marketów typu dom i ogród oraz świadczeniu szeregu usług dodatkowych, w tym merchandisingu na terenie sklepu. To wyjątkowa oferta ze względu na to, że operator dostarcza produkty bezpośrednio na półki, a nie na rampę sklepu.

Obecnie, w ramach Dachser DIY-Logistics, firma dostarcza codziennie towar do 18 tys. marketów w całej Europie, co w sumie daje ponad 2 mln przesyłek rocznie. Operator oferuje unikalną, dostosowaną do potrzeb dostawców usługę, opartą na dużej liczbie oddziałów (327 w Europie) oraz na jednolitym systemie IT, a także pełny serwis logistyki DIY (transport do marketów w ramach sieci Dachser oraz merchandising) na terenie całej Europy.

Dowodem na to, że rosnąca grupa naszych klientów docenia doświadczenie Dachser w logistyce dla branży budowlanej, gęstą sieć europejskich oddziałów, systemy IT umożliwiające sprawną organizację wszystkich procesów i komunikację, a także możliwość skorzystania z usług dodatkowych, takich jak merchandising czy obsługa zwrotów, jest wyróżnienie tytułem i statuetką Top Builder 2015. Tytuł ten potwierdza potrzeby profesjonalizacji i specjalizacji branżowej w dystrybucji towarów.

pomiędzy Garwolinem a granicą województwa lubelskiego. Trwają procedury związane z wyborem wykonawców czy kolejne prace także na drogach ekspresowych S5, S7 i S8 oraz na autostradzie A1 – nie brakuje zatem kolejnych, dużych inwestycji drogowych.

Nie próżną także na kolei. Do 2023 r. PKP Polskie Linie Kolejowe na inwestycje przeznaczyć chcą ponad 50 mld. zł. Jeszcze w tym roku PLK ogłosić ma przetargi o łącznej wartości ok. 11 mld. zł. Narodowy zarządca infrastruktury „chwali się”, in-

tensywnymi modernizacjami w ostatnich latach. Przez trzy ostatnie budował średnio ponad 1000 km torów rocznie. Najlepszy był rok ubiegły, gdy zmodernizowano

1300 km torów kolejowych, wydając na te projekty ponad 7 mld zł. To nie koniec inwestycji – w tym roku wydatki sięgną 8,5 mld zł, z czego ok. 6 mld zł pochodzić będzie z funduszy europejskich (reszta to środki krajowe). – *W latach 2016-2023 na inwestycje w sieć kolejową przeznaczymy ponad 50 mld zł. Każdego roku, wykorzystując również środki UE, będziemy wydawali średnio około 8 mld zł. Dzięki temu zyskamy spójną sieć kolejową, usprawnimy połączenia aglomeracyjne i stworzymy lepszą ofertę dla przewoźników towarowych* – mówi Marcin Mochocki, pełnomocnik zarządu i dyrektor ds. inwestycji w PKP PLK S.A.

Pierwszym projektem finansowanym z nowej perspektywy finansowej jest modernizacja systemu sterowania ruchem kolejowym na odcinku Rawicz – Czempin, stanowiącym fragment trasy łączącej m.in. Poznań i Wrocław. Pomiędzy stolicami województw wielkopolskiego i dolnośląskiego pociągi mają już niedługo kursować z prędkością do 160 km/godz. Umowę o wartości 282 mln zł podpisano w II po-

Markety budowlane to przykład odbiorcy, stawiającego dostawcom usług logistycznych ciekawe wymagania. To z jednej strony asortyment typowo budowlany, jednak część placówek uzupełniana jest o stoiska ogrodowe.



Prace budowlane realizowane na terenie miast związane są zwykle z dużymi ograniczeniami w zakresie obsługi – zarówno dostaw jak i operacji. Oznacza to obostrzenia związane z organizacją ruchu czy dostępnością ulic dla samochodów



Produkty kupowane na metry kwadratowe czy bieżące, mogą być dzielone indywidualnie, nie zawsze zgodnie z opakowaniem jednostkowym czy zbiorczym



Sektor budowlany a produkcyjny

Arkadiusz Andruch, dyrektor ds. krajowego i międzynarodowego frachtu całopojazdowego w ROHLIG SUUS Logistics

Często porównuje się logistykę sektora budowlanego i produkcyjnego. To porównanie nie jest jednak do końca trafne. Wprawdzie ogólne cele logistyki transportowej są takie same, tj. redukcja zapasów w czasie, dostawy materiałów

i urządzeń *just-in-time* w celu zapewnienia ciągłości produkcyjnej czy redukcja kosztów poprzez konsolidowanie liczby zamówień, jednak procesy zachodzące w łańcuchu dostaw są zgoła odmienne.

Główne różnice wynikają z innych ogniw łańcucha dostaw. W przypadku procesów produkcyjnych najczęściej mamy linię dostaw fabryka-fabryka lub fabryka-sklep/hurtownia, np. producent części samochodowych dostarcza produkty fabryce składającej auta na sprzedaż. W sektorze budowlanym to zróżnicowanie jest dużo większe. Po stronie podaży występują małe sklepy, duże hurtownie, centra logistyczne, dostawcy surowców, a po stronie popytu duże przedsiębiorstwa publiczne, konsumenci indywidualni, deweloperzy czy też firmy budowlane.

W efekcie różni się wielkość zamówień oraz ich regularność. Sektor produkcyjny charakteryzuje się mniejszymi, ale stałymi wolumenami, natomiast budowlany jest o wiele bardziej pod tym względem zróżnicowany. Dodatkową komplikację rodzi sezonowość dostaw. Zdarzają się okresy „martwe”, gdzie zapotrzebowanie na usługę spada do minimum, by za chwilę powstała potrzeba na dużą liczbę środków transportów w wysokim reżymie czasowym. Z tego powodu branża budowlana jest bardzo wymagająca pod względem obsługi logistycznej.

montuje ponad 200 nowych semaforów. Przebudowanych zostanie sześć nastawni, a w Lesznie powstanie lokalne centrum sterowania ruchem, zapewniając komputeryzację sterowania na kilkudziesięciokilometrowym odcinku trasy. Po zakończeniu wszystkich robót, w 2020 r. pokonanie pociągiem drogi z Wrocławia do Poznania zajmować ma godzinę i 20 minut. Modernizacja odcinka Czempin – Rawicz

realizowana jest przy wykorzystaniu funduszy z unijnego instrumentu finansowego „Łącząc Europę” („Connecting Europe

Facility” – CEF). – Korzystając z funduszy z unijnego instrumentu finansowego „Łącząc Europę - CEF”, w ramach pierwszego naboru wniosków wystąpiliśmy o finansowanie modernizacji linii kolejowych o łącznej długości 570 km. To 7 inwestycji o wartości ponad 10 mld zł. Prace będą dotyczyły najważniejszych linii kolejowych w Polsce, kluczowych dla dalszego budowania potencjału rozwoju transportu kolejowego w naszym kraju – komentuje Marcin Mochocki.

Infrastruktura – duże wyzwanie dla logistyki

Inwestycje infrastrukturalne stanowią wyzwanie dla logistyki z wielu powodów. Po pierwsze, prace prowadzone są nierzadko na odcinku kilkudziesięciu (lub więcej) kilometrów, co stawia wiele wyzwań związanych z zarządzaniem budową i koordynacją prac na dużym obszarze. To także konieczność zapewnienia odpowiedniej ilości sprzętu i personelu, zarówno zaplanowanie zasobów w dłuższej perspektywie czasu, jak i operacyjna koordynacja ich dostępności. Często pojawia się także konieczność dopasowania budowy do wymagań otoczenia, a jak pokazuje przykład autostrady A2 budowanej kilka lat temu na odcinku od Nowego Tomysła do zachodniej granicy, wyzwania te mogą być naprawdę różne. Autostrada jest jedną

Większy wolumen produktów jednego rodzaju lub większy rozmiarowo produkt wymaga może specjalistycznego wózka transportowego lub pomocy ze strony personelu.



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**

O kondycji polskiego rynku budowlanego świadczy także zainteresowanie ofertą sieci handlowych. Polacy chętnie zagląдают do coraz liczniejszych marketów budowlanych.

z głównych osi komunikacyjnych naszego kraju, a jej logistyka musiała zostać dopasowana do wymagań środowiska naturalnego. I tak na przykład niektóre prace można było prowadzić jedynie podczas określonych miesięcy – z uwagi

Zakończenie budowy to nie koniec zadań dla logistyki. Wraz z uruchomieniem autostrady rozpoczęła się codzienna praca związana z utrzymaniem obiektu. Na koncesyjnym odcinku autostrady A2, obsługiwanym przez spółkę Autostrada Eksplo-



Dachser proponuje sieciom handlowym m.in. wykładanie towarów na półkę sklepową, obsługę serwisową regałów, obsługę zamówień i zarządzanie nimi, organizację działań promocyjnych w sieciach handlowych, pakowanie, etykietowanie czy obsługę zwrotów

na okresy lęgowe konkretnych gatunków zwierząt. Wśród zadań do realizacji było m.in. wykaszanie łąk kosą, przenoszenie roślinności czy odtwarzanie siedlisk. Na trasie wybudowano kilkadziesiąt obiektów dla zwierząt – ponad 60 przejść dla dużych zwierząt i ponad 70 dla małych. Jako że droga wije się pomiędzy obszarami chronionymi, konkretne ograniczenia dotyczyły dostaw surowców – precyzyjnie określono m.in. to, którędy dostawy te mogą się odbywać. Cała inwestycja była też potężnym zadaniem typowo transportowym – obejmowała ok. 9 mln m³ wykopów czy 9,5 mln m³ nasypów. Na etapie kładzenia nawierzchni, w czterech wytwórniach produkowano dziennie ok. 18 tys. m³ betonu, a w szczytowych momentach na budowie pracowało 1400-1600 jednostek sprzętowo-transportowych. Wyzwaniem dla budowlanców była przyroda, ale i warunki geotechniczne.

atacja S.A. działa łącznie pięć Obwodów Utrzymania Autostrady. O utrzymanie autostrady dba ponad 200-osobowy zespół pracowników, mających do dyspozycji specjalistyczny sprzęt wykorzystywany do

patrolowania drogi, prac utrzymaniowych, letniego i zimowego utrzymania drogi. Do zadań zespołów należy m.in. odśnieżanie drogi w sezonie zimowym czy utrzymanie terenów zielonych (np. koszenie skarp za pomocą zdalnie sterowanych kosiarek) w sezonie letnim.

Logistyka zrób to sam

O kondycji polskiego rynku budowlanego świadczy także zainteresowanie ofertą sieci handlowych. Polacy chętnie zagląдают do coraz liczniejszych marketów budowlanych. Ekspansję doskonale widać chociażby na przykładzie sieci marketów PSB-Mrówka, rozwijanej od kilku lat przez Grupę PSB. W połowie grudnia 2014 r. sieć dysponowała 182 placówkami handlowymi, których łączna wartość przychodów przekroczyła 1 mld zł. To o jedną piątą więcej niż w analogicznym okresie 2013 r., a w ciągu roku liczba Mrówek zwiększyła się o 31 sklepów. Każdy ze sklepów ma od kilku do kilkunastu tysięcy pozycji asortymentowych, a same sklepy z założenia wypełniać mają lukę jaka powstała w mniejszych miejscowościach, gdzie nie docierają największe sieci z dużymi marketami budowlanymi czy „dom i ogród”. W Mrówkach znaleźć można produkty związane z utrzymaniem domu, mieszkania czy ogrodu.

Markety budowlane to przykład odbiorcy, stawiającego dostawcom usług logistycznych ciekawe wymagania. To z jednej strony asortyment typowo budowlany – od cegieł, poprzez elementy wykończeniowe – płytki ceramiczne czy panele podłogowe, na drobnych elementach wykończeniowych i dekoracyjnych skończywszy. Z drugiej strony część placówek uzupełnia asortyment stoiskami ogrodowymi – czynnymi, sezonowo, cały rok, lub w wersji pośredniej – w skromnej wersji cały rok i rozbudowane w sezonie wiosennym, letnim i jesiennym. Wymagania te wynikają także z szerokości asortymentu – tego jak duża jest paleta oferowanych produktów, jak dużym zapleczem magazynowym dysponują konkretne placówki, a także przyjętej strategii zaopatrzenia. Oferowany asortyment często charakteryzuje się sezonowością – chociażby we wspomnianym obszarze

Jednym z wymagań nowoczesnych sieci handlowych jest efektywne zarządzanie przepływem materiałów. Oznacza to konieczność tworzenia standardów dla wydajnego zarządzania dostawami i posiadaniem poziomem zapasów.

ogrodowym – roślin żywych, kosiarek do trawy czy mebli ogrodowych.

Dlaczego tak chętnie robimy zakupy w tego typu sklepach? Z założenia mają one łączyć dwie podstawowe cechy: atrakcyjny asortyment (wynikający z szerokiej palety produktów i niemałej powierzchni

sprzedażowej) i komfort zakupów (typowy dla placówek samoobsługowych). Samoobsługa to niższe koszty personelu, warto jednak pamiętać o cechach samego asortymentu – o produktach ciężkich czy ponadprzeciętnej wielkości, które nie zawsze klient będzie mógł samodzielnie na terenie sklepu przemieścić. Także o większym wolumenie produktów jednego rodzaju lub większym rozmiarowo produkcie (choćby kilkadziesiąt metrów kwadratowych zwykłych płytek ceramicznych, większa ilość paneli podłogowych, kabina prysznicowa czy drzwi do pomieszczeń), wymagać może specjalistycznego wózka transportowego lub pomocy ze strony personelu. Tego typu obiekty często łączą funkcje sprzedażowe i dostęp do usług towarzyszących procesowi budowy lub remontu. Oznacza to z jednej strony usługi związane z cięciem, wierceniem czy gięciem, z drugiej – dostęp do bazy podwykonawców czy tablic ogłoszeniowych. Ofercie sklepu towarzyszy często także oferta usług typowo logistycznych, związanych chociażby z dostawą zakupionego towaru pod wskazany adres.

Wśród produktów ciekawych z logistycznego punktu widzenia są m.in. farby – sprzedawane dziś nie tylko pod postacią wielu kolorów w kilku podstawowych rozmiarach opakowań, ale także dostępne w setkach odcieni – dzięki możliwości sporządzania wybranego z palety koloru na miejscu, bezpośrednio w sklepie. W samym sklepie znaleźć się musi zatem miejsce na całą instalację mieszalnikową oraz niezbędne do jej działania surowce i półprodukty. Klienci marketów budowlanych poszukują bardzo indywidualnej oferty



W branży budowlanej jest miejsce dla outsourcingu logistycznego jako filozofii zarządzania wspierającej elastyczne gospodarowanie zasobami logistycznymi i zapewniającej wsparcie dla zmiennego popytu na usługi

– nie tylko pod postacią wzorów i kolorów, ale także ilości kupowanego towaru. Klient kupuje pod wymiar – zgodnie z indywidualnym zapotrzebowaniem, które z kolei często nie pokrywa się z jednostką produktu lub jej opakowaniem zbiorczym.

Produkty kupowane na metry kwadratowe czy bieżące, mogą być zatem dzielone indywidualnie, nie zawsze zgodnie z opakowaniem jednostkowym czy zbiorczym.

Jednym z wymagań nowoczesnych sieci handlowych jest efektywne zarzą-

Sieci handlowe typu do-it-yourself nie pozostają w tyle za trendami znanymi z innych branż. Jako przykład może tu posłużyć Leroy Merlin, sieć oferująca produkty nie tylko za pośrednictwem tradycyjnej sieci sprzedaży ale i w internecie.



Markety budowlane często łączą funkcje sprzedażowe i dostęp do usług towarzyszących procesowi budowy lub remontu. Oznacza to z jednej strony usługi związane z cięciem, wierceniem czy gięciem, z drugiej – dostęp do bazy podwykonawców czy tablic ogłoszeniowych

dzanie przepływem materiałów. Oznacza to konieczność tworzenia standardów dla wydajnego zarządzania dostawami i posiadanym poziomem zapasów. Ze względu na obecność wielu dostawców, tworzone są standardy postępowania – w zakresie znakowania opakowań jednostkowych i zbiorczych, godzin i sposobów realizacji dostaw czy stosowanych jednostek transportowych i logistycznych. Jednym ze sposobów na podniesienie efektywności obsługi dostaw jest stosowanie odpowiednich narzędzi informatycznych. Jako przykład tego typu projektu posłużyć może sieć sklepów Castorama, gdzie wdrożono zamówienia i faktury przetwarzane są drogą elektroniczną, zgodnie ze standardem EDI. Projekt zakłada, że zamówienia odbierane są przez dostawców w formie faksu lub za pośrednictwem poczty elektronicznej. Także faktury przesyłane są drogą elektroniczną. Zamówienia i faktury przesyłane są w standardzie EDIFACT D.96A, a jednym



W wypadku inwestycji infrastrukturalny prace prowadzone są nierzadko na odcinku kilkudziesięciu kilometrów, co stawia wiele wyzwań związanych z zarządzaniem budową i koordynacją prac na dużym obszarze. To także konieczność zapewnienia odpowiedniej ilości sprzętu i personelu, zaplanowanie zasobów w dłuższej perspektywie czasu i operacyjna koordynacja ich dostępności

z elementów całego procesu jest uprzednie, dwustronne uzgodnienie kodów towarowych, które pozwalają na identyfikację konkretnych artykułów. Projekt e-faktury

oraz innych dokumentów elektronicznych wdrażany jest przy współpracy Castoramy i firmy Edison, a na podstawie umowy Edison świadczy także usługi archiwizacji

Klient kupuje pod wymiar – zgodnie z indywidualnym zapotrzebowaniem, które z kolei często nie pokrywa się z jednostką produktu lub jej opakowaniem zbiorczym.



Jednym z motorów napędowych polskiego budownictwa infrastrukturalnego od wielu lat pozostają europejskie środki finansowe. Spora ich część nie od dziś przeznaczana jest na inwestycje drogowe – zarówno autostrady, drogi szybkiego ruchu, jak i mosty, wiadukty czy obwodnice miast

faktur elektronicznych od dostawców towarów, w oparciu o system SAFE.

W internecie – prawie wszystko

Sieci handlowe typu *do it yourself* nie pozostają w tyle za trendami znanymi z innych branż. Jako przykład może posłużyć Leroy Merlin, sieć oferująca produkty nie tylko za pośrednictwem tradycyjnej sieci sprzedaży, ale i w internecie. Transakcja zakupu z wykorzystaniem komputera i szybka płatność online – to koncepcja, która przyswieceła nawiązaniu współpracy pomiędzy Leroy Merlin a PayPal. Efektem jest możliwość realizacji płatności w sklepie online, za pośrednictwem popularnego systemu płatności. Co kupimy dziś w internetowym sklepie? Prawie wszystko, od gwoździ na wagę, aż po bramy garażowe. Idąc „za ciosem” w rozwoju oferty dostępnej online, w 2014 r. sieć przejęła internetowy serwis *oferia.pl*, ułatwiający poszukiwanie fachowców na rynku. Jak deklaruje sieć, sklep online ma już w ofercie ponad 50 tys. produktów, a teraz proponuje także możliwość znalezienia usług budowlanych czy remontowych. Sam serwis pozwala na wyszukiwanie wykonawców z wybranej branży i z konkretnego rejonu geograficznego, a z punktu widzenia usługodawców – możliwość dostępu do zleceń i potencjalnych klientów. – *Misją Leroy Merlin jest wspieranie klientów w realizacji marzeń o wspólnie zbudowanym i urządzonej domu, mieszkaniu oraz ogrodzie. Zaczęliśmy od zagwarantowania dużego wyboru produktów w najlepszych cenach, dodaliśmy serwis www.leroymerlin.pl, gdzie można również znaleźć inspiracje i porady. Teraz przyszedł czas na pomoc w realizacji projektu – to jest w szybkim znalezieniu wykonawcy lub zlecenia. Dlatego zdecydowaliśmy się na zakup serwisu *oferia.pl*. Rozwijanie nowoczesnych elektronicznych sposobów kontaktu z klientami jest dla Leroy Merlin jednym z priorytetów. Jeszcze w tym roku zaprezentujemy naszym klientom kilka innowacyjnych rozwiązań ułatwiających poszukiwanie inspiracji urządzania domu i zakupy przez internet* – skomentował przejście serwisu *oferia.pl* Jarosław Truchel, dyrektor marketingu oraz Centrali Zakupów i Supply Chain Leroy Merlin Polska.

Polacy niezwykle chętnie korzystają dziś z zakupów online. Jak widać tendencja ta dotarła nawet do sektora DIY. Obsługa internetowej sprzedaży to nowe spojrzenie na logistykę – specyfikę realizowanych operacji, obsługę zamówień czy zwrotów. Wraz z rozwojem nowych kanałów dystrybucji, sieci sklepów będą zatem musiały sprostać kolejnym wyzwaniom. ◀

dr Marcin Jurczak

Specyfika produktu wpływa na sposób magazynowania

Zasady transportu i przechowywania materiałów wchodzących w skład systemów ociepleń ścian zewnętrznych budynków ewoluowały równoległe z rozwojem polskiego rynku ociepleń – i nadal się zmieniają. Dzieje się tak ze względu na niespotykane w żadnym innym kraju Unii Europejskiej nasycenie rynku, gdzie wyroby do ociepleń oferuje bardzo wielu systemodawców. Polskę wyróżnia też model niezależnej dystrybucji poszczególnych komponentów systemów ETICS.



Karol Bednarczyk

Istotnym ogniwem w tym łańcuchu logistycznym zawsze byli bezpośredni dystrybutorzy materiałów budowlanych, którzy dokonują ich zakupów wprost od producentów. W chwili obecnej to oni nadal z reguły zajmują się przewiezieniem materiałów od producentów do swoich firm i ich oddziałów oraz do własnych klientów. Dystrybutorzy są również swobodnym magazynem buforowym dla producentów, a zwłaszcza dla wykonawców, którzy realizują poszczególne inwestycje i w zmiennym stopniu zgłaszają zapotrzebowanie do dystrybutorów na sprawne zaopatrzenie inwestycji. Ten model współpracy cechuje bardzo łatwa dostępność materiałów bezpośrednio u dystrybutorów i szybki transport niezbędnych podczas prac wyrobów na budowę.

Różne modele współpracy

Model współpracy zależy również od przyjętej polityki firmy produkującej materiały ociepleniowe. Niektóre firmy prowadzą sprzedaż wyłącznie przez dystrybutorów, inne bezpośrednio do dystrybutorów, ale bardzo często wykorzystywane są oba te sposoby sprzedaży.

Jednak dziś na rynku coraz częściej to producent zapewnia praktycznie pełną obsługę logistyczną, zgodną z indywidualnymi wymaganiami poszczególnych klientów, łącznie z dostawami prosto na plac budowy. Pozwala to zachowywać własne standardy logistyczne, zwłaszcza co do terminów dostaw czy wielkości partii materiałów. Wykorzystywane są w tym celu wszelkie dostępne formuły działania poprzez transport własny, współpracę z firmami spedycyjnymi, w tym kurierskimi, lub tworzenie we własnych organizacjach dedykowanych struktur zajmujących się logistyką.

W systemach ETICS można zasadniczo wydzielić trzy główne grupy produktów, charakteryzujące się określoną specyfiką, która wpływa na sposób ich magazynowania. Chodzi przede wszystkim o zapewnienie niezbędnych powierzchni, jak też o właściwą organizację magazynów oraz transport materiałów wewnątrz firmy oraz do odbiorców.

Jedną grupę produktów tworzą produkty do izolacji cieplnej, czyli styropian (EPS), płyty XPS, a także wełna mineralna i inne materiały termoizolacyjne dostępne na rynku. Kolejna grupa to tzw. chemia budowlana, tj. różnego typu zaprawy do klejenia płyt termoizolacyjnych, podkłady, tynki i farby elewacyjne. Jeszcze innego rodzaju są materiały uzupełniające, w tym łączniki mechaniczne oraz inne akcesoria uzupełniające, takie jak

np. narożniki lub różnego rodzaju profile używane w systemach ociepleń.

Rozwiązania systemowe

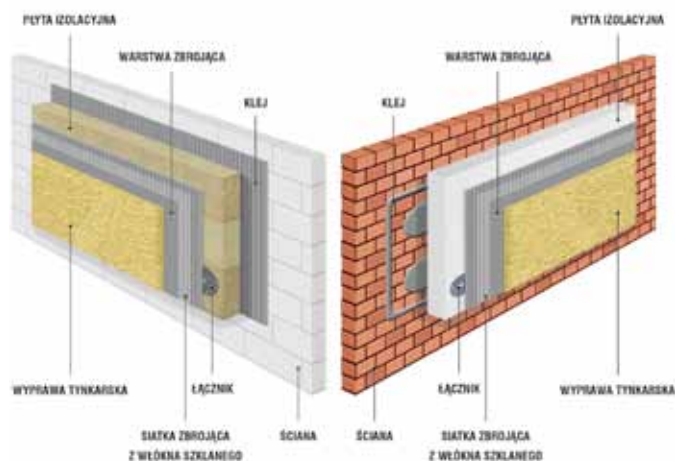
Trzeba zwrócić uwagę, że mianem systemodawców określić można wyłącznie tych producentów, którzy dostarczają pełne zestawy wyrobów, posiadające właściwe specyfikacje techniczne oraz wprowadzone do obrotu zgodnie z wymaganiami przepisów prawa. Systemodawcy są kompletatorami systemu i to oni w pełni odpowiadają za proponowane przez siebie rozwiązania techniczne, zarówno w stosunku do chemii budowlanej jak i materiałów izolacyjnych, czy też łączników mechanicznych.

Systemy ociepleń upowszechniły się w Polsce w latach 90. Od tego czasu poszczególni systemodawcy wypracowali i zoptymalizowali rozwiązania logistyczne dostosowując je do własnych modeli biznesowych – zależnie od tego, czy działali poprzez dystrybutorów, uruchamiali własny zakład produkcyjny, czy też tworzyli struktury wielozakładowe. Istotne też było to, czy systemodawca koncentrował się na produkcji możliwie szerokiej gamy elementów systemów ociepleń czy wytwarzał tylko wybrane komponenty, zaś pozostałe uzupełniał poprzez współpracę z innymi producentami. Odnosi się to zarówno do producentów chemii budowlanej jak i materiałów termoizolacyjnych.

Najważniejszym aspektem logistycznym weryfikującym trafność przyjętych założeń, jak też ogólnie przyjęty model współpracy pomiędzy firmą produkującą materiały ociepleniowe a odbiorcą finalnym (czy to w modelu współpracy bezpośredniej czy poprzez sieć dystrybucji) jest dostarczenie rozwiązania w pełni systemowego, spełniającego określone wymogi techniczne i prawne oraz, oczywiście, zadowolenie klienta. ◀

Karol Bednarczyk,
Stowarzyszenie na Rzecz
Systemów Ociepleń

SCHEMATY WARIANTÓW ETICS



Polskę wyróżnia model niezależnej dystrybucji poszczególnych komponentów systemów ETICS

Kluczowym elementem jest transport

Według badań firmy PMR Research w 2015 r. spodziewany jest wzrost wartości rynku budowlanego o 8%. Na ile wzrost ten jest realny? I jak wyglądał miniony rok? – pytamy Mirosława Jopę, dyrektor logistyki Trans Tok.

Naszym zdaniem trend negatywnych bilansów dla branży budowlanej zaczął się zmieniać jeszcze w połowie 2014 r. Z perspektywy klientów Trans-Tok Logistic Group taki wzrost w 2015 może być bardzo realny. Spadek cen materiałów budowlanych w porównaniu do ubiegłych lat był powodem do ożywienia branży. Poza tym, zauważamy, że firmy z branży budowlanej są pozytywnie nastawione do zmian w zakresie rozwiązań logistycznych, co musi być podyktowane ich mnogością zleceń oraz ogólnym bilansem kosztów, co jest bardziej opłacalne. Główne zapotrzebowanie tychże firm to transport oraz magazynowanie materiałów budowlanych.

Logistykę w sektorze budowlanym porównuje się niekiedy do logistyki w sektorze produkcyjnym. Na ile jest to trafne? Czym różni się logistyka sektora budowlanego od logistyki innych branż?

Logistyka sektora produkcyjnego głównie opiera się na śledzeniu przepływów pomiędzy magazynami i produkcją, zapewnieniu ciągłości dostaw surowców/półproduktów na linię produkcyjną. Jest to bardzo złożona praca, która musi być ściśle raportowana/udokumentowana, aby znać pochodzenie produktów w całym procesie logistycznym. W pewnym sensie jest to



Mirosław Jopa,
dyrektor logistyki Trans Tok

Firmy z branży budowlanej są pozytywnie nastawione do zmian w zakresie rozwiązań logistycznych, co musi być podyktowane ich mnogością zleceń oraz ogólnym bilansem kosztów. Główne zapotrzebowanie to transport oraz magazynowanie materiałów budowlanych.

nych, co wymaga odpowiednich warunków składowania. Z reguły inwestorzy nie mają odpowiedniego zaplecza na placu budowy do właściwego gromadzenia materiałów. Składy budowlane również nie posiadają tyle powierzchni, żeby móc składować towar klienta. Wówczas nasze rozwiązania wydają się być niezbędne do właściwego przepływu towaru oraz realizacji zleceń.

porównywalne z logistyką branży budowlanej, gdzie również istotnym elementem jest zaopatrzenie w surowce, od czego zależy sprawne prowadzenie inwestycji budowlanej. Jednak inaczej rozkłada się nacisk na poszczególne procesy logistyczne. O ile w sektorze produkcyjnym główny nacisk kładzie się na monitoring, o tyle w branży budowlanej takim kluczowym elementem jest



W branży budowlanej ogromną rolę odgrywają takie etapy jak załadunek/rozładunek, czyli również praca w terenie na placu budowy. Istotna jest również kontrola przeładunku pomiędzy pojazdami (np. w przypadku awarii)

transport. Znaczący jest sposób dostarczenia surowców. Branża budowlana wymaga dostosowania innych środków transportu, w tym do realizacji usług transportu ponadgabarytowego i to jest znacząca różnica. Ponadto w branży budowlanej ogromną rolę odgrywają takie etapy jak załadunek/rozładunek, czyli również praca w terenie na placu budowy. Istotna jest również kontrola przeładunku pomiędzy pojazdami (np. w przypadku awarii).

Na ile realne są dostawy just-in-time? Od czego zależy budowa efektywnego łańcucha logistycznego w branży budowlanej? Na co trzeba zwrócić uwagę? Jakie są największe wyzwania i zagrożenia? Jak ich unikać?

W branży budowlanej dostawy just-in-time są bardzo realne. Trans-Tok Logistic Group jako operator logistyczny proponuje optymalne rozwiązania, aby składowany towar dotarł na plac budowy o właściwej porze. W szczególności ten system zaopatrzenia na czas jest wykonalny, gdy istnieje plan, harmonogram realizacji inwestycji. To pozwala na precyzyjne zaplanowanie miejsca i czasu dostaw potrzebnych materiałów. I od tego zależy również efektywny łańcuch logistyczny. Niestety, istnieje również wiele czynników, które mogą zakłócać

ten proces dostaw. Te czynniki leżą głównie po stronie samego przedsiębiorstwa. Nad daną inwestycją pracuje szereg ludzi odpowiedzialnych za budowę (kierownik budowy, inżynierowie etc), błędne decyzje osoby zarządzającej niosą dalsze, poważne konsekwencje. Zagrożenia mogą wynikać również z trudności finansowych danej firmy, trudności w zakupach nietypowych materiałów. System *just-in-time* bywa trudny do wprowadzenia w przedsiębiorstwach budowlanych. Łatwiej jest wykorzystać go w firmach produkcyjnych, w których stosuje się seryjną produkcję, powtarzalność.

Czym powinna kierować się firma funkcjonująca na tym rynku przy wyborze operatora logistycznego? Na co powinna zwrócić uwagę?

Firma z branży budowlanej wybierając operatora logistycznego powinna zwrócić szczególną uwagę na zasób możliwości tejże firmy, jej kompleksowość w realizacji zleceń. A w szczególności na usytuowanie firmy. Im bliżej obszaru w jakim działa dana firma z branży budowlanej, tym lepiej. Jeżeli działa na terenie całej Polski warto wybrać operatora logistycznego, którego lokalizacja znajduje się w centralnej części kraju, najlepiej przy głównej trasie (drodze ekspresowej), wówczas klient zyskuje na czasie i zmniejsza koszty transportu. Oprócz tego warto poznać się z dodatkową ofertą operatora logistycznego. Trans-Tok Logistic Group oferuje również transport maszyn budowlanych, czyli sprzętów trudnych do przewozu ze względu na ponadprzeciętne gabaryty i skomplikowanych do przewozu ze względu na trudną lokalizację jaką jest zatłoczona i zakorkowana Warszawa.

Co jest dla Państwa najważniejszym celem w obszarze logistyki? Jak chcą go Państwo osiągnąć?

Dla nas najważniejszym elementem jest optymalizacja całego procesu logistycznego dążącego do obniżania łącznych kosztów logistycznych, przy jednoczesnym



Firma z branży budowlanej wybierając operatora logistycznego powinna zwrócić szczególną uwagę na zasób możliwości tejże firmy, jej kompleksowość w realizacji zleceń. A w szczególności na usytuowanie firmy

O ile w sektorze produkcyjnym główny nacisk kładzie się na monitoring, o tyle w branży budowlanej takim kluczowym elementem jest transport. Znaczący jest sposób dostarczenia surowców.

zwiększeniu poziomu obsługi klienta. Kluczowa jest logistyka kontraktowa, która obejmuje szereg działań na powierzchni magazynowej wraz z dodatkowymi usługami na kompletowanie zamówienia z wytycznymi klienta, takimi jak: konfekcjonowanie, etykietowanie, foliowanie, co-packing. Chętnie podejmujemy współpracę długoterminową, która pozwala na wypracowanie najlepszego systemu pracy opierającego się na znajomości jego potrzeb.

Co na przestrzeni ostatnich lat zmieniło się w obszarze logistyki w sektorze budowlanym?

Logistyka na przestrzeni lat z pewnością jeszcze bardziej zyskała na znaczeniu. Pojawily się nowe rozwiązania, jak outsourcing usług logistycznych zdejmując, wiele obowiązków z braku przedsiębiorcy. Niegdyś wewnętrzna logistyka firmy budowlanej skupiała się wyłącznie na bezpośrednim wynajmowaniu firm transportowych, jednak na przestrzeni lat wzrosło zapotrzebowanie na jednostkę skupiającą całość, która (tak jak Trans-Tok Logistic Group) nie tylko zorganizuje transport materiałów budowlanych z punktu A do magazynu, ale później jeszcze z magazynu przewiezie do punktu B, a nawet w międzyczasie zorganizuje przeładunek w punkcie C. Pojawila się potrzeba lepszego koordynowania przepływu surowców wymuszana czasem realizacji oraz obniżeniem kosztów. Logistyka wzrosła na znaczeniu również chociażby poprzez czasy, które nastaly – rosnące wymagania klientów (inwestorów) oraz komfort i potrzeba realizacji wielu usług za pośrednictwem jednej firmy.

System zaopatrzenia na czas jest wykonalny, gdy istnieje plan, harmonogram realizacji inwestycji. To pozwala na precyzyjne zaplanowanie miejsca i czasu dostaw potrzebnych materiałów. I od tego zależy również efektywny łańcuch logistyczny.

Dziękujemy za rozmowę ◀

Okna i drzwi na Skandynawię – specjalizacja logistyczna przez duże „S”

Z umieszczeniem palety na naczepie i przetransportowaniem jej we wskazane miejsce poradzi sobie niemal każdy przewoźnik. Natomiast transport artykułów niestandardowych, np. okien lub drzwi, które mają znaleźć się w stanie kompletnym i nieuszkodzonym na placu budowy w Oslo o ściśle określonej godzinie, to już inny poziom obsługi logistycznej, z którą radzą sobie tylko specjaliści z dużym doświadczeniem.

Polska jest niekwestionowanym europejskim liderem sektora stolarki okiennej i drzwiowej. Polscy producenci w 2013 r. wyeksportowali okna i drzwi za 1,15 mld euro. To o ponad 10% więcej niż w 2012 r. i prawie czterokrotnie więcej niż w 2004 r. Jednocześnie był to drugi najlepszy po Niemczech wynik w Europie. Z danych GUS wynika, że ponad 30% wyprodukowanych w Polsce okien i drzwi jest przeznaczone na eksport, z czego aż 19% do krajów skandynawskich. Jest to bez wątpienia spory kawałek tortu,

rów logistycznych ładunkiem, który może przysporzyć więcej szkód niż korzyści.

Kto tak naprawdę wiezie mój produkt?

Okna i drzwi to produkty delikatne, które mogą ulec uszkodzeniu, a więc operatorzy, którzy na trasie Polska – Skandynawia korzystają z kilku podwykonawców lub podlegają transport na giełdach transportowych muszą mieć nerwy ze stali, aby wziąć odpowiedzialność za tak wrażliwy ładu-

od miejsca załadunku bezpośrednio do klienta. Ma to wpływ nie tylko na pełną odpowiedzialność, która spada na jednego przewoźnika, ale przede wszystkim eliminuje zbędne przeładunki, które mogą zwiększać ryzyko uszkodzenia.



Patryk Szymański

Polska jest niekwestionowanym europejskim liderem sektora stolarki okiennej i drzwiowej. Polscy producenci w 2013 r. wyeksportowali okna i drzwi za 1,15 mld euro.

o który mogą powalczyć firmy z sektora TSL specjalizujące się w relacji Europa – Skandynawia. Okazuje się jednak, że okna i drzwi mogą być dla niektórych operato-

nek, nad którym nie mają całkowitej kontroli. Dlatego w przypadku okien i drzwi dużo bardziej godny zaufania jest ten przewoźnik, który wozi je na swoich naczepach



W przypadku okien i drzwi dużo bardziej godny zaufania jest ten przewoźnik, który wozi je na swoich naczepach od miejsca załadunku bezpośrednio do klienta. Ma to wpływ nie tylko na pełną odpowiedzialność, która spada na jednego przewoźnika, ale przede wszystkim eliminuje zbędne przeładunki, które mogą zwiększać ryzyko uszkodzenia

Bez stojaka ani rusz

Produkty stolarki okiennej i drzwiowej powinny być zawsze przewożone na stojakach. Zazwyczaj są one dostarczane przez producentów wraz z oknami lub drzwiami. Stojaki mogą być drewniane (jednorazowe) lub metalowe (wielokrotnego użytku). Należy jednak pamiętać, że wykorzystując do transportu stojaki wielokrotnego użytku, będzie trzeba je odwieźć z powrotem do producenta, a to oznacza dodatkowy kurs powrotny, czyli większy koszt dla zamawiającego.

Nie bez znaczenia są również rozmiary stojaków. Operator logistyczny, który współpracuje z producentami stolarki okiennej i drzwiowej, potrafi ich przekonać do stosowania stojaków o konkretnych wymiarach lub przynajmniej takich, które odpowiadają wymiarom europalet lub ich wielokrotności. Ma to przede wszystkim wpływ na optymalizację kosztów transportu. Niestandardowe wymiary stojaków mogą zwiększać niewykorzystaną przestrzeń naczepy, co w efekcie przekłada się na wyższe koszty, szczególnie w przypadku ładunków całopojazdowych.

To flota decyduje o kompleksowej obsłudze

Wielofunkcyjna flota oznacza przede wszystkim realizację różnego typu zamówień oraz optymalne dopasowanie do

specyfiki ładunku. W ten sposób można całościowo obsługiwać klienta, który otrzymuje zlecenia różnego kalibru. W przypadku transportu okien lub drzwi, to nie ilość zajmowanych miejsc paletowych jest wyzwaniem, ponieważ dla nich zawsze dopasuje się odpowiedni rodzaj transportu – całopojazdowy lub drobnicowy. Logistyczne wyzwanie w tym przypadku stanowi miejsce rozładunku, które w dużym stopniu określa rodzaj dedykowanego taboru. Dlatego niemal kluczowe jest zdobycie możliwie jak największej ilości informacji o miejscu rozładunku już na etapie planowania transportu.

W przypadku dużego zamówienia, które trzeba dostarczyć na niewielką budowę, gdzie dojazd jest utrudniony i zestaw typu standard może się „nie złamać”, idealnie może sprawdzić się zestaw przestrzeny o ładowności do 38 miejsc paletowych, ale z bardzo dobrymi funkcjami manewrowymi oraz opcją odłączenia przyczepy i zrealizowania ostatniego odcinka dostawy jako auto typu „solo”. A w połączeniu



Produkty stolarki okiennej i drzwiowej powinny być zawsze przewożone na stojakach. Stojaki mogą być drewniane (jednorazowe) lub metalowe (wielokrotnego użytku)

i drzwiowej, jest zlecenie dla klienta indywidualnego, który zamawia jedynie kilka okien lub skrzydeł drzwiowych i oczekuje realizacji zamówienia w bardzo krótkim czasie. Do tego wskazanym miejscem rozładunku jest osiedle domków jednorodzinnych objęte ograniczeniami tonażowymi.

jazdy i realizacji dostaw w czasie okresowych ograniczeń tonażowych i zakazów świątecznych, a więc zamówienie może być zrealizowane w bardzo krótkim czasie i pomimo zakazów jazdy dla samochodów powyżej 12 ton.

Dedykowane rozwiązania – just in time/door to door

O ile transport *door to door* w dużej mierze zależy od rodzaju wyznaczonego do realizacji usług taboru, to w przypadku rozwiązania *just in time* należy wziąć pod uwagę dużo więcej czynników.

Jeśli kontrahent oczekuje od producenta, że zamówione okna muszą znaleźć się na placu budowy w centrum Oslo w wyznaczonym dniu o godz. 20.00, ponieważ tylko wtedy będą mogli zamknąć ulicę, żeby umożliwić wjazd ciągnika z naczą i wykonać rozładunek, to operator logistyczny musi zrobić wszystko, aby dotrzymać tego precyzyjnego terminu. Pomimo, że do pokonania ma blisko 1500 km i po drodze mogą wystąpić czynniki, na które nie będzie miał wpływu.

W tym przypadku kluczowe będzie doświadczenie i doskonała organizacja operacyjna, z uwzględnieniem konieczności pokonania odcinka morskiego. Bardzo pomocne mogą okazać się stałe umowy z armatorami promowymi, które zapewniają stałe miejsce na promach bez względu na sezonowe lub turystyczne obłożenie.

Nieocenione będą również takie elementy jak nowoczesna flota, która poradzi sobie z ciężkimi skandynawskimi zimami oraz doświadczeni i sprawdzeni na tych trasach kierowcy. To pozwoli przynajmniej minimalizować czynniki, na które operator nie do końca może mieć wpływ, jak np. warunki atmosferyczne. ◀

Patryk Szymański
wiceprezes Scandinavian Express

Z danych GUS wynika, że ponad 30% wyprodukowanych w Polsce okien i drzwi jest przeznaczone na eksport, z czego aż 19% do krajów skandynawskich.

z umiejętnościami kierowców wyszkolonych do prowadzenia tego typu zestawów, dotarcie nawet w bardzo trudne miejsce jest niemal gwarantowane.

Innym wyzwaniem, z którym musi poradzić sobie operator logistyczny obsługujący producenta z branży stolarki okiennej

Wówczas jedyną odpowiedzią może okazać się niewielkie auto ciężarowe o DMC 12 ton, wyposażone w windę samowładczą, dzięki której można rozładować towar w niemal każdym miejscu, a to dlatego, że nie potrzebuje rampy. Co więcej, tego typu auto ciężarowe ma możliwość



Jeśli kontrahent oczekuje od producenta, że zamówione okna muszą znaleźć się na placu budowy w centrum Oslo w wyznaczonym dniu o godz. 20.00, to operator logistyczny musi zrobić wszystko, aby dotrzymać tego terminu. Kluczowe będzie doświadczenie i doskonała organizacja operacyjna

Stosunkowo lekki materiał

Styropian jest materiałem stosunkowo lekkim – w zależności od rodzaju, metr sześcienny tego wyrobu waży 10-30 kg. Dzięki temu można go łatwo transportować oraz przemieszczać zarówno w magazynie jak i na placu budowy.

Optymalne do transportu styropianu są samochody o największej ładowności objętościowej. Z tego powodu najczęściej używa się niskopodwoziowych samochodów z niskopodwoziowymi naczepami.

Dostawy wyrobów styropianowych dla budownictwa opierają się obecnie głównie na transporcie własnym producentów, którzy dostarczają swoje wyroby zarówno do dystrybutorów, jak i bezpośrednio na place budowy. Udział podmiotów zewnętrznych jest w tym procesie nieznaczny.

Materiał ten nie wymaga stosowania zabezpieczeń przed opadami atmosferycznymi. Należy jednak zwrócić uwagę, że styropiany, w szczególności szare, należy chronić przed bezpośrednim działaniem słońca. Ciemny kolor sprawia, że wystawiona na słońce powierzchnia nagrzewa się szybciej i osiąga wyższą temperaturę niż biała. W przypadku styropianu szarego ekspozycja na słońce, może (choć nie musi) spowodować powstanie naprężeń wewnętrznych prowadzących do wygięcia płyt.

Warto zauważyć, że styropian szary wyróżnia bardzo korzystny (niski) współczynnik przewodzenia ciepła λ . Oznacza to, że można użyć cieńszej warstwy szarych płyt, osiągając ten sam efekt termooizolacyjny jaki daje grubsza warstwa płyt białych. W niektórych przypadkach ter-

produkcyjnych o lokalizacjach dobranych pod kątem optymalizacji kosztów dostaw. Producenci posiadający jeden zakład produkcyjny obsługują rynki lokalne.

Oddzielnym zagadnieniem jest rola hurtowni i sklepów budowlanych w procesie dystrybucji styropianu. Ich zadaniem jest odpowiednie przechowywanie wyrobów, ale przede wszystkim dbałość o jakość oferty dla klientów końcowych. Od 1 lipca 2013 r. dystrybutor ponosi odpowiedzialność za sprzedaż wyrobów budowlanych oznakowanych nieprawidłowo, jak też tych o wątpliwych parametrach. Obowiązkiem sprze-

dawcy jest sprawdzenie zgodności wyrobu z deklaracją właściwości użytkowych przed



Edyta Sauć,

Polskie Stowarzyszenie
Producentów Styropianu



Dostawy wyrobów styropianowych dla budownictwa opierają się głównie na transporcie własnym producentów, którzy dostarczają swoje wyroby zarówno do dystrybutorów, jak i bezpośrednio na place budowy.

Bez szczególnej ostrożności

Pośród popularnie stosowanych materiałów termoizolacyjnych płyty styropianowe charakteryzuje jedna z wyższych wytrzymałości na ściskanie oraz na rozciąganie. Z tego względu styropian nie wymaga szczególnej ostrożności w czasie ładowania i transportu. Wystarczające jest ułożenie go na samochodzie w sposób uniemożliwiający większe przemieszczanie się paczek. Standardowa objętość paczki styropianu to 0,3 m³, zatem wykonywane ręcznie operacje załadunkowe nie są nadmiernie męczące.

moizolacja z szarych płyt będzie o około 30% cieńsza od równoważnej termoizolacji z płyt białych. W takiej sytuacji, również oszczędność na kosztach transportu wyniesie około 30%.

Sklepy i hurtownie

Styropian jest produktem tanim i przewożenie go na większe odległości jest nieopłacalne, ponieważ rosnące wraz z odległością koszty transportu musiałyby w istotny sposób podnieść cenę wyrobu. Z tego względu producenci o zasięgu ogólnopolskim posiadają kilka zakładów

odsprzedaży. Ocena jakości styropianu jest bardzo łatwa. Polega na zważeniu paczki, przeliczeniu ile wazy m³ i porównaniu wyniku z zalecaną wagą minimalną dla danego rodzaju styropianu. Tabele zawierające minimalne wagi styropianów oraz instrukcje ważenia i przeliczania wag są dostępne na stronach Polskiego Stowarzyszenia Producentów Styropianu. Znaczna część producentów podaje również minimalne wagi metra sześciennego na paczkach swoich wyrobów. ◀

Edyta Sauć,
Polskie Stowarzyszenie
Producentów Styropianu

Celem – wsparcie e-sklepów

Pod koniec 2014 r. nowe regulacje dotyczące obsługi zwrotów w sprzedaży wysyłkowej były głównym wyzwaniem dla właścicieli e-sklepów. W listopadzie przeprowadziliśmy badania, których celem było sprawdzenie wiedzy na temat nowych wytycznych i stopnia przygotowania do obsługi większej liczby zwrotów w e-commerce.

Wyniki pokazały, że ponad 60% badanych nie dysponowało wystarczającą wiedzą na temat nowych regulacji, a 29% z nich obawiało się wzrostu liczby zwrotów. Po 4 miesiącach okazało się, że nowe regulacje to nie tylko obowiązki, ale także szanse. Możliwość łatwego odesłania przedmiotu, który nam z jakiegoś powodu nie odpowiada wpływa na zachowania konsumentów, którzy jeszcze chętniej decydują się na zakupy w internecie.

Znaczący wzrost zwrotów

Analizując dane dotyczące liczby zwrotów inicjowanych przez klientów, którzy wysyłają przesyłki do osób prywatnych, zaobserwowaliśmy z końcem pierwsze-

siębiorcy nie mają wyjścia i muszą się do tej sytuacji dostosować.

W celu wsparcia e-sklepów w procesie zwrotów DPD Polska wprowadza szereg rozwiązań. Na przykład aplikacje zintegrowane z systemami informatycznymi e-sklepów, które pomagają poradzić sobie ze sprawną obsługą tego procesu. Innym rozwiązaniem, który może również przyczynić się do usprawnienia procesu zwrotów, są punkty nadań i odbiorów paczek. Aktualnie łączymy DPD Strefa Paczki z placówkami Siódemka Service Point. Według założeń, nowa sieć pod nazwą DPD Pickup będzie składała się z ponad tysiąca punktów, w których w prosty sposób będzie można nadać, bądź odebrać przesyłkę. Pozwoli to na szybsze i proste nadawanie i zwracanie zamówionych to-



Łukasz Zembowicz,

dyrektor ds. marketingu i sprzedaży w DPD Polska

przesyłki powrotnej odpowiedzialny jest klient końcowy.

W drugim wariantcie klient może skontaktować się z DPD i podać numer klienta jaki został mu podany przez e-sklep. Konsultant przyjmie zlecenie na odbiór przesyłki z założeniem, że odbiorcą paczki może być tylko e-sklep. Pod unikalnym numerem jest już zapisany adres dostawy zwrotu w systemie DPD, a list przewozowy zostanie wypisany przez kuriera w mo-

Świadomi klienci coraz śміiej korzystają z przysługujących im praw. E-przedsiębiorcy nie mają wyjścia i muszą się do tej sytuacji dostosować.

go kwartału 2015 r. znaczący ich wzrost. W przypadku niektórych firm, na przykład z branży tekstylnej, liczba takich zwrotów niemal się podwoiła w porównaniu do pierwszego kwartału 2014 r. Oznacza to, że świadomi klienci coraz śміiej korzystają z przysługujących im praw. E-przed-



W celu wsparcia e-sklepów w procesie zwrotów DPD Polska wprowadza szereg rozwiązań. Na przykład aplikacje zintegrowane z systemami informatycznymi e-sklepów, które pomagają poradzić sobie ze sprawną obsługą tego procesu

warów. Wszystko po to, by e-sklepy mogły zachować pozytywny wizerunek i zbudować więź z konsumentami.

Cztery warianty

Obecnie w DPD Polska obowiązują cztery warianty obsługi zwrotów. Różnią się one ze względu na sposób generowania listu przesyłki zwrotnej i zamawiania kuriera po odbiór przesyłki. W każdym z tych przypadków nadawcą jest odbiorca końcowy (konsument), a płatnikiem usługi klient, czyli np. e-sklep. Pierwszy wariant zakłada wygenerowanie zwrotnego listu przewozowego od razu w momencie wysyłki zamówionego towaru, podczas tworzenia pierwotnej paczki przez e-sklep. Konsument odbierający zakupiony produkt, dostaje od razu wypełniony zwrotny list przewozowy, który może wykorzystać w przypadku chęci zwrotu towaru. W tej sytuacji za kontakt z kurierem i zlecenie odbioru



Obecnie w DPD Polska obowiązują cztery warianty obsługi zwrotów. Różnią się one ze względu na sposób generowania listu przesyłki zwrotnej i zamawiania kuriera po odbiór przesyłki

mencie odbioru paczki. Wariant trzeci polega na nadaniu przesyłki w Punkcie Strefy Paczki, jeśli klient jako nadawca powoła się na unikalny numer klienta, jaki został podany przez e-sklep. Z kolei, wariant czwarty zakłada wydrukowanie zwrotnego listu przewozowego przez nadawcę, czyli konsumenta oraz automatyczne zamówienie kuriera poprzez integrację systemową e-sklepu z DPD. E-sklep wysyła klientowi mail z listem przewozowym. Klient drukuje list i oczekuje na zamówionego kuriera w podanym terminie. ◀

Łukasz Zembowicz,
dyrektor ds. marketingu i sprzedaży w DPD Polska

Nieskończone możliwości

W poprzednim numerze omawiany był temat wózków magazynowych. To nowoczesne i niestandardowe rozwiązania w zakresie transportu wewnętrznego, jednak w dalszym ciągu to wózki czołowe są najliczniejszą grupą spośród wózków widłowych. Korzysta się z nich w każdym magazynie, w każdym większym zakładzie przemysłowym, na placach budowy oraz w sklepach wielkopowierzchniowych. Co stoi za ich sukcesem i popularnością?

Przed wszystkim o sukcesie zacydowała wszechstronność zastosowań tego rodzaju wózków, prosta konstrukcja, można by rzec kultowa i dużo niższa cena w stosunku do wyspecjalizowanych produktów. Kiedy próbujemy sobie wyobrazić wózek widłowy od razu myślimy o wózku czołowym. Rodzinę tych wózków można podzielić na kilka podstawowych rodzajów. Najważniejszym jest chyba przeznaczenie miejsca pracy. Jednocześnie podział ten odnosi się do rodzaju napędu wózka. Do pracy w zamkniętych pomieszczeniach przystosowane są wózki o napędzie elektrycznym, natomiast do pracy na zewnątrz z napędem spalinowym. Rozwijają się one wraz z wprowadzaniem nowych technologii.

Obecnie na rynku można spotkać wózki z silnikami diesla, zasilane gazem LPG, elektryczne oraz konstrukcje hybrydowe. Gama dostępnych wózków czołowych jest ogromna – od małych elektrycznych, dedykowanych głównie do pracy w magazynie, aż po bardzo duże, napędzane silnikiem diesla o udźwigu 10 ton.

Dostosowany do potrzeb

Spośród szerokiej oferty rynkowej każdy znajdzie coś dla siebie. Do transportu wewnętrznego dedykowane są mniejsze wózki elektryczne. Najczęściej są to wózki o udźwigu od 1 nawet do 5 ton. Często posiadają trzy koła – dwa z przodu oraz

ściąg podnoszenia do 6,5 m. Zasilany jest ogniwem 24-voltowym. Większy jest wózek Toyota Traigo 48. Zgodnie z nazwą, mocy dostarcza bateria 48-voltowa. W tym przypadku udźwig wynosi od 1,5 do 2 ton, a wysokość podnoszenia do 7,5 m. Ten model dostępny jest również w wersji 4 kołowej. Obie propozycje zostały wypo-

Gama dostępnych wózków czołowych jest ogromna – od małych elektrycznych, dedykowanych głównie do pracy w magazynie, aż po bardzo duże, napędzane silnikiem diesla o udźwigu 10 ton.

jedno z tyłu. Rozwiązanie to zapewnia większe możliwości manewrowania oraz bardziej zwartą konstrukcję niż wózki 4-kołowe. Takie rozwiązania można znaleźć w ofercie Toyoty. Producent oferuje dwa typy wózków 3 kołowych. Mniejszy model Toyota Traigo 24 charakteryzuje się udźwigniem od 1 do 1,5 tony i wysoko-

sząone w system SAS zapewniający maksymalną stabilność wózka podczas pracy oraz system AC optymalizujący wykorzystanie energii.

Do transportu i rozładunku cięższych materiałów Toyota oferuje dwa rozwiązania: Toyota 7FBMF oraz nowy model Toyota Traigo 80. Oba są konstrukcjami



Wózki Jungheinrich DFG/TFG 540s/545s/550s, pozwalają podnieść taką samą masę jak model PROMAG FL, czyli od 4 do 5 ton, jednak na nieco większą wysokość, bo nawet do 7,18 m. W tym przypadku można wybrać czy wózek ma być zasilany olejem napędowym czy gazem LPG



Linie modelowe EFG 425/425k/430/430k/S30 i EFG 540k/540/545k/545/550/S40/S50 firmy Jungheinrich pozwalają na prace na wysokości – odpowiednio od 2,9 do 7 m i wadze od 2,5 do 3 ton oraz od 2,725 do 7,18 m i wadze od 4 do 5 ton



Jungheinrich oferuje dwa modele trójkołowe o zbliżonych parametrach. Modele EFG 110/113/115 mogą dźwignąć od 1 do 1,5 tony na wysokość od 2,3 do 6,5 m, a linia modelowa EFG 213/215/216k/216/218k/218/220 od 1,3 do 2 ton na wysokość od 3 do 6,5 m

4-kołowymi, zasilanymi 80-voltowymi bateriami. Umożliwiają one podnoszenie na wysokość 6 m. Udźwig pierwszego wynosi od 1,6 do 5 ton, a w przypadku drugiego modelu – od 2 do 5 ton.

Inną propozycją jest oferta modelowa firmy Jungheinrich. Podobnie jak w przypadku Toyoty, Jungheinrich oferuje dwa modele trójkołowe o zbliżonych parametrach. Modele EFG 110/113/115 mogą dźwignąć od 1 do 1,5 tony na wysokość od 2,3 do 6,5 m, a linia modelowa EFG 213/215/216k/216/218k/218/220 od 1,3 do 2 ton na wysokość od 3 do 6,5 m. Przy tym wszystkie napędzane są silnikami prądu zmiennego, charakteryzującymi się lepszą skutecznością. Ten sam rodzaj napędu został zastosowany w większych konstrukcjach 4-kołowych. Linie modelowe EFG 425/425k/430/430k/S30 i EFG 540k/540/545k/545/550/S40/S50 pozwalają na prace na wysokości – odpowiednio od 2,9 do 7 m i wadze od 2,5 do 3 ton oraz od 2,725 do 7,18 m i wadze od 4 do 5 ton.

Tak samo dobrych parametrów doszukać się można w konstrukcjach rodzimego producenta firmy PROMAG.

Najmniejszy przedstawiciel w ofercie to model PREMIUM-TRUCK 24/10-15 AC. Charakteryzuje się on udźwigiem od 1 do 1,5 tony i maksymalną wysokością pracy do 6,2 m, przy czym minimalna szerokość korytarza roboczego wynosi dokładnie 3,23 m. 24-voltowy akumula-

konstrukcje Jungheinrich, napędzane są silnikami prądu przemiennego.

W kategorii wózków z napędem elektrycznym, absolutnym rekordzistą jest wózek Still X 60 6,0 – 8,0 t. Jak sama nazwa wskazuje, może on podnieść masę do 8 ton na wysokość 8,5 m.

Do transportu wewnętrznego dedykowane są mniejsze wózki elektryczne. Najczęściej są to wózki o udźwigu od 1 nawet do 5 ton.

tor o pojemności 800 A z pewnością pozwoli na sprawną pracę. Warto też wspomnieć o trójkołowych wózkach widłowych PROMAG FBT. Cała seria to cztery typy wózków widłowych o udźwigach od 1,3 do 2 ton. Wózki te znajdują zastosowanie przede wszystkim w przemyśle kosmetycznym, farmaceutycznym, spożywczym, elektronicznym, w halach produkcyjnych i magazynowych. Linia modelowa została uhonorowana nagrodą „Produkt roku”. Produkty firmy PROMAG, podobnie jak

Spośród oferty wózków elektrycznych, każdy producent lub operator logistyczny znajdzie z pewnością model i producenta, który odpowie na potrzeby związane z jego działalnością.

Praca na świeżym powietrzu

Czołowe wózki widłowe znajdują zastosowanie nie tylko w magazynach zamkniętych, ale są szeroko wykorzystywane w magazynach otwartych. Do prac na świeżym



Niezwykłe pomysły!

W jaki sposób logistyk Krzysiek, za pomocą tylko jednego przetargu, dociera aż do 33.000 sprawdzonych usługodawców transportowych? To bardzo proste! Dzięki TC eBid®. Przetestuj bezpłatnie, przez 4 tygodnie, ogólnoeuropejską platformę przetargową w codziennej pracy.

Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.pl



Do najcięższych zadań związanych z transportem wewnątrzzakładowym, firma PROMAG oferuje wózki z serii PROMAG Heavy Duty, obejmującej sześć typów FD50, FD60, FD70, FD80, FD90 oraz FD100. Daje to możliwość dopasowania modelu do konkretnych potrzeb, z opcją udźwigu od 5 do aż 10 ton na wysokość od 3 do 6 m



Seria trójkołowych wózków widłowych PROMAG FBT to cztery typy wózków o udźwigach od 1,3 do 2 ton. Wózki te znajdują zastosowanie przede wszystkim w przemyśle kosmetycznym, farmaceutycznym, spożywczym, elektronicznym, w halach produkcyjnych i magazynowych. Produkty firmy PROMAG napędzane są silnikami prądu zmiennego

powietrze zastosowanie znajdują przede wszystkim wózki z napędem spalinowym. Najczęściej spotykane są z silnikami diesla lub zasilane gazem LPG. W tym segmencie znaleźć można całą gamę wózków małych, o podobnych parametrach jak wyżej opisywane elektryczne, to znaczy o wysokości podnoszenia około 6 m i udźwigu około 3 ton. Przykładem takiej konstrukcji może być linia modeli Still RX 70, których udźwig, w zależności od wersji, wynosi od 2,2 do 3,5 tony, a wysokość podnoszenia prawie 7,4 m.

jednak na nieco większą wysokość, bo nawet do 7,18 m. W tym przypadku można wybrać czy wózek ma być zasilany olejem napędowym czy gazem LPG. Do przeniesienia napędu służy układ hydrostatyczny. Pozwala to na dynamiczne przyspieszenie, szybką zmianę kierunku jazdy oraz daje możliwość bardzo precyzyjnego manewrowania.

Innym rozwiązaniem może pochwalić się firma Still i to w nieco większym wózku. Modele RX pozwalające dźwignąć od 6 do 8 ton na wysokość od 7,7 do 8,67 m na-

W kategorii wózków z napędem elektrycznym, absolutnym rekordzistą jest wózek Still X 60 6,0 – 8,0 t. Jak sama nazwa wskazuje, może on podnieść masę do 8 ton na wysokość 8,5 m.

Nieco większy proponuje firma PROMAG. Modele PROMAG FL 40, FL45 i FL50 napędzane silnikiem zasilanym gazem LPG pozwalają na podniesienie od 4 do 5 ton na wysokość od 3 do 6 m. Wyposażenie w zintegrowany przesuw boczny wideł zapewnia mniejsze spadki udźwignięć. Ponadto w konstrukcji użyto najwyższej jakości komponentów, takich jak japońska hydraulika siłowa firmy SHIMADZU oraz uszczelnienia siłowników firmy Freudenberg. Z pewnością zapewnią one długą i bezawaryjną eksploatację.

Jeżeli takie możliwości są niewystarczające, dobrą propozycją mogą być wózki Jungheinrich DFG/TFG 540s/545s/550s, pozwalające podnieść taką samą masę jak model PROMAG FL, czyli od 4 do 5 ton,

napędzane są olejem napędowym, a do przeniesienia napędu wykorzystują technologię hybrydową. Takie rozwiązanie również pozwala na bardzo precyzyjne manewrowanie i zapewnia duży zapas mocy.

Do najcięższych zadań związanych z transportem wewnątrzzakładowym firma PROMAG oferuje wózki z serii PROMAG Heavy Duty obejmującej sześć typów FD50, FD60, FD70, FD80, FD90 oraz FD100. Daje to możliwość dopasowania modelu do konkretnych potrzeb, z opcją udźwigu od 5 do aż 10 ton na wysokość od 3 do 6 m. Wózki napędzane są silnikami diesla, wyposażone w adaptacyjny system energooszczędnego sterowania obrotami i mocą. Ponadto, wózek posiada układ zawieszenia przedniej i tylnej osi skonstruowany do pracy na nierównym

terenie oraz inteligentne systemy wspomagające bezpieczeństwo pracy ISS.

Dodatkowe możliwości

Wózki widłowe można dodatkowo wyposażać w dedykowane akcesoria zmieniając je w maszyny do bardzo wyspecjalizowanych zadań. Daje to niemal nieograniczone możliwości zastosowania, zarówno w technice magazynowej jak i w zakładach przemysłowych. Lista opcjonalnych akcesoriów jest ogromna. Począwszy od pozycjonerów wideł pozwalających na odpowiednie dobranie szerokości wideł w zależności od potrzeb, poprzez obrotnice i paletyzery do przewozu kilku palet jednocześnie. Takie rozwiązania oferuje firma BOLZONI AURAMO POLSKA, która oprócz wymienionych akcesoriów udostępnia również inwertery do skrzyń, służące do podnoszenia skrzyń i pojemników w przemyśle spożywczym i przy produkcji rolnej, charakteryzujące się nieograniczonym 360-stopniowym obrotem. Ponadto, przy pełnym otwarciu górnego ramienia, wózek widłowy może być używany do typowych aplikacji. Inną propozycją są chwytaki do AGD oraz spychacze ładunków. Wózki znaleźć mogą również zastosowanie w przemyśle. Zamontowanie trzpienia nośnego pozwala na transport rolowanej blachy lub beli papieru. Dostępne są również specjalne chwytaki do ról lub do drewna czy złomu. Wózek może również służyć w zakładach obracających materiałami sypkimi – po zamontowaniu sufla można odśnieżyć plac manewrowy przed magazynem, za pomocą domontowywanego pługu śnieżnego. Takie akcesoria w swojej ofercie posiada firma Stabautech.

Do każdej pracy

Czołowy wózek widłowy jest najbardziej pospolitym i najczęściej spotykanym rodzajem wózka. Jego zwarta i prosta konstrukcja pozwala na wykorzystywanie go nie tylko do typowych prac magazynowych, załadunków i rozładunków palet, ale też do transportu niemal każdego rodzaju towaru, zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz.

Wachlarz modeli oferowanych przez firmę pozwala na dobór odpowiedniego wózka, a możliwość dołączania różnorodnych i wyspecjalizowanych akcesoriów robi z wózków maszyny do każdego zadania. Ze względu na tak szerokie zastosowania warto przed ich zakupem dowiedzieć się o możliwościach dołączania i kompatybilności osprzętu, by móc stworzyć urządzenie do każdego rodzaju zadań. ◀

Konrad Kułak

Druga odsłona hybrydy

Najnowszym produktem firmy STILL wprowadzonym na rynek jest druga generacja wózka widłowego RX 70 Hybrid. Nowy model maszyny, która spopularyzowała napęd hybrydowy w intralogistyce, jest jeszcze bardziej ekologiczny i wydajny niż poprzednik.

Premiera wózka związana jest z rozpoczęciem przez firmę STILL akcji „Mission: 0 Emission”, mającej na celu ograniczanie emisji zanieczyszczeń w przedsiębiorstwach branży intralogistycznej. W ramach tego projektu, promowane będą dobre praktyki oraz produkty sprzyjające ekologicznemu transportowi wewnętrznemu. Pierwszy z nich – nowy wózek RX 70, wyróżniają przede wszystkim usprawnienia przekładające się na zwiększenie wydajności maszyny – pompa hydrauliczna pozwalająca na szybsze przemieszczanie wideł oraz nowy falownik, dzięki któremu znacznie zmniejszono straty towarzyszące zmianie prądu. Efektem wprowadzenia tych modyfikacji jest wzrost prędkości podnoszenia masztu do 0,51 m/s oraz ograniczenie zużycia paliwa



o 0,2 l/h. Do zmniejszenia spalania przyczynia się również poszerzenie zakresu zastosowania odzyskanej energii kinetycznej. Jest ona wykorzystywana do pracy układów hydraulicznych oraz jako dodatkowe źródło mocy w procesie przyspieszania i podczas ruszania.

Kluczowym usprawnieniem w zakresie ergonomii jest nowa koncepcja masztu. Dzięki zmianom konstrukcyjnym – węższemu profilowi i nisko umieszczonym si-

łownikom, znacząco wzrósł poziom stabilności oraz widoczności przez maszt. Pole widzenia operatora RX 70 Hybrid 2 zwiększyło się nawet o 55%, zaś obszar „ślepego” punktu zmniejszył się o 23% (dane dla modelu HiLo). Z myślą o komforcie i bezpieczeństwie pracy, pojazd wyposażono w ułatwiający wsiadanie do wózka szeroki stopień z warstwą antypoślizgową. Ograniczono również poziom hałasu w kabinie i drgania przenoszone na operatora. ◀

Tysięczny ReachStacker od Hystera

Holenderską fabrykę NACCO Materials Handling Group (NMHG) opuścił jubileuszowy egzemplarz wózka ReachStacker. Jednocześnie jest to jeden z pierwszych pojazdów kompatybilnych z normą Stage IV/Tier 4 final.

Zdaniem producenta, firmy Hyster, najnowszy model wozu kontenerowego umożliwi portom i terminalom uzyskanie nawet 25-procentowych oszczędności w zużyciu paliwa, w porównaniu do konkurencji oraz poprzednich modeli tej marki. – *Zoptymalizowaliśmy pojemność naszych silników oraz zastosowaliśmy technologie zapewniające korzystnie niskie emisje spalin odbiorcom na całym świecie* – twierdzi Lucien Robroek,

wiceprezes grupy Big Trucks, NACCO Materials Handling Group (NMHG).

Odbiorcą jubileuszowego egzemplarza jest firma PCH Packing Center Hamburg GmbH, która zakupiła również dwa kolejne egzemplarze ReachStackerów RS46-36CH. Będą one użytkowane przez PCH w porcie Hamburg do transportu i składowania kontenerów w 1, 2 i 3 rzędzie.

ReachStacker firmy Hyster ceniony jest za szybkość podnoszenia oraz zdolność



wykonywania połączonego manewru podnoszenia i wysuwania wysięgnika podczas jazdy, jak również niezawodność, zwłaszcza podczas pracy w trybie 24/7. Dobre osiągi nie tylko umożliwiają terminalom szybszy przeładunek kontenerów, ale pozwalają również na zwiększenie oszczędności w ich obsłudze. ◀

Soloplan przyśpiesza wymianę danych

Soloplan wprowadza na rynek nowe rozwiązanie CarLo exCHANGE, które ułatwi i przyśpieszy wymianę danych, dokumentów i informacji pomiędzy różnymi partnerami logistycznymi w czasie rzeczywistym. Uzupełnia ono ofertę produktów związanych z zarządzaniem transportem rodziny CarLo.

Na tej nowości skorzysta przede wszystkim 15 tys. użytkowników CarLo, którzy na co dzień korzystają z tego systemu do zarządzania transportem (TMS). Mogą połączyć się ze sobą w prosty sposób za pomocą portalu Exchange bez żadnych dodatkowych interfejsów i jednym kliknięciem wymienić między sobą zapisane dane.

Celem – ułatwienie współpracy

Przekazywanie pojedynczych zleceń lub kompletnych tras wymaga tylko utworzenia ich w bazie CarLo. W przypadku,

Wraz z CarLo exCHANGE dane do zlecenia transportowego muszą zostać przygotowane tylko raz, ewentualnie wygenerowane z systemu do zarządzania magazynem. Platforma komunikacyjna w chmurze działa podobnie jak portal społecznościowy. Firmy mogą się wzajemnie zapraszać i stawać się częścią własnego portalu społecznościowego. Takie wirtualne połączenie to warunek dla wymiany danych – *CarLo exCHANGE jest platformą komunikacyjną w czystej postaci, której idea zrodziła się z pomysłów naszych klientów. Celem jest ułatwienie współpracy pomiędzy poszczególnymi firmami* – wyjaśnia

Dzięki Direct Order w kilka sekund można przesłać zlecenie transportowe partnerowi jednej ze zdefiniowanych grup, który bezpośrednio na platformie może przyjąć je do realizacji i następnie przesłać potrzebne dokumenty i informacje do zleceniodawcy.

gdy dwóch partnerów jednego łańcucha dostaw jest ze sobą połączonych, to funkcjonuje również automatyczny przekaz zwrotny zmienionych danych przesyłki. Ten wysoki stopień automatyzacji wymaga jednak, żeby obie strony były użytkownikami CarLo jako systemu TMS.

Wolfgang Heidl, założyciel i prezes firmy Soloplan GmbH.

Z dodatkowymi funkcjami

CarLo exCHANGE oferuje szereg praktycznych funkcji. Dzięki *Direct Order* w kilka sekund można przesłać zlecenie transportowe partnerowi jednej ze zdefiniowanych grup, który bezpośrednio na platformie może przyjąć je do realizacji i następnie przesłać wszystkie potrzebne dokumenty i informacje do zleceniodawcy. Alternatywnie istnieje możliwość, przesłania danych do własnego systemu do zarządzania transportem za pomocą standardowego interfejsu. Zlecenia transportowe są automatycznie synchronizowane. Z tego udogodnienia korzysta już ponad 700 klientów CarLo w całej Europie. Do tej pory dane były przesyłane dzięki interfejsowi do importu i eksportu danych.

CarLo exCHANGE umożliwia ponadto wystawienie na aukcję zleceń dla zdefiniowanej grupy partnerów. Zleceniodawca

Soloplan GmbH

- Dostawca oprogramowania pochodzący z Niemiec, specjalizujący się w branży logistycznej. Portfolio produktów zawiera oprogramowanie standardowe dla logistyki.
- Głównym produktem jest system do zarządzania transportem CarLo z takimi funkcjami jak planowanie transportu, graficzna dyspozycja, automatyczne planowanie tras, telematyka, CRM, spedycyjne obliczenie frachtu, zarządzanie magazynem, zarządzanie flotą pojazdów i planowanie tras.
- CarLo posiada między innymi certyfikowany interfejs do oprogramowania SAP oraz innych systemów ERP.
- Akademia Soloplanu oferuje szkolenia poszerzające wiedzę o programach i indywidualnie, dopasowane do potrzeb klienta.

decyduje tutaj na podstawie własnych kryteriów, komu zostanie przydzielone zlecenie. Nie potrzebne są telefony, e-maile czy faksy, a CarLo exCHANGE rozwiązuje problem łańcuchów dostaw i biorących w nich udział dostawców, spedytorów oraz firm transportowych. Tworzy się tam duża ilość zleceń transportowych, co kosztuje nie tylko czas i pieniądze, ale podwyższa również ryzyko popełnienia błędu. Korzystając z CarLo exCHANGE uczestnicy procesu mogą wymieniać się w czasie rzeczywistym informacjami, danymi i dokumentami bez utraty jakichkolwiek informacji. To może odbywać się pomiędzy dwoma spedytorami lub załadowcą i firmą transportową. <

- Wideo przedstawiające to rozwiązanie zobaczyć można na www.carloexchange.de. Więcej informacji w tym temacie zasięgnąć można wysyłając e-maila na adres vertrieb@carloexchange.de.



CarLo exCHANGE umożliwia bezpieczną wymianę informacji, danych i dokumentów w czasie rzeczywistym

Palety INKA w formacie kontenerowym

Dwie paletami o formacie kontenerowym firma Inka Paletten zareagowała na znany logistyczny problem, polegający na tym, że wymiary kontenerów ISO oraz formaty powszechnie używanych palet Euro nie są dopasowane.

Klasyczne kontenery morskie są wynalazkiem amerykańskim, podczas gdy paleta Euro to tradycyjny europejski format. Dlatego palety wielokrotnego użytku z europejskiego systemu wymiany w typowych kontenerach, o wymiarach 20 i 40 stóp, są zazwyczaj transportowane z dodatkowymi przesyłkami – nie wypełniają całej dostępnej powierzchni.



pozwała zaoszczędzić ceną powierzchnię. A ponieważ nie będzie potrzebny dodatkowy ładunek, który w innym przypadku jest niezbędny do wypełnienia wolnej przestrzeni, przeładunek przebiega łatwiej i szybciej.

W zgodzie z przepisami

Palety Inka spełniają również nowe, zastrzone przepisy dotyczące bezpieczeństwa transportu lotniczego. Wprowadzone w marcu 2013 zmiany to konsekwencja wejścia w życie uzupełnienia do rozporządzenia unijnego 185/2010, które wprowadziło jeszcze bardziej szczegółowe kontrole przy transporcie lotniczym. Kosztują one dużo czasu i pieniędzy, ale ten, kto wysłał swój towar na paletach Inka, nie ma się czym martwić – należy tylko zwrócić uwagę na kilka szczegółów.

– Niektórzy z naszych klientów martwią się, że nie będą mogli, jak dotychczas, stosować do przewozów lotniczych palet Inka, gdyż kontrolerzy lotów będą oceniać niewypełnione nóżki palet jako potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa – mówi Peter Fischer, szef firmy Inka Paletten GmbH.

Wątpliwości te są jednak bezpodstawne – paleta Inka jest wciąż w 100% przystosowana do transportu drogą lotni-

O firmie

Inka Paletten GmbH (Niemcy) jest największym europejskim producentem palet jednorazowego użytku z siedzibą w Siegertsbrunn koło Monachium.

Palety produkowane są w Oberrot w Niemczech, w Ermelo w Holandii jak również w USA.

Firma posiada rozbudowaną międzynarodową sieć dostawców, co umożliwia bezproblemową dystrybucję na całym świecie.



Paleta INKA F76 – 760x1140mm

Kontener ISO mierzy wewnątrz 2,34 metry szerokości, tak więc jest on o kilka centymetrów za wąski, aby zmieścić trzy palety Euro obok siebie. Powstała w ten sposób wolna przestrzeń musi zostać wypełniona mniejszymi przesyłkami, co znacznie utrudnia załadunek oraz wyładunek towaru.

Inka F76 i F11 – łatwiej i szybciej

Łukę tę wypełniają dwa kontenerowe formaty palet firmy Inka. Palety F76 oraz F11 mają wymiary 760 na 1140 milimetrów oraz 1140 na 1140 milimetrów. Dwie kwadratowe palety F11 lub trzy palety F76 są dopasowane do szerokości kontenera, co

czą. Jak zapewnia zarząd firmy, wszystkie palety Inka, które obciążone są ładunkiem na całej powierzchni i zabezpieczone specjalną taśmą lub w całości – razem z nóżkami – owinięte folią, stanowią całkowicie bezpieczny ładunek.

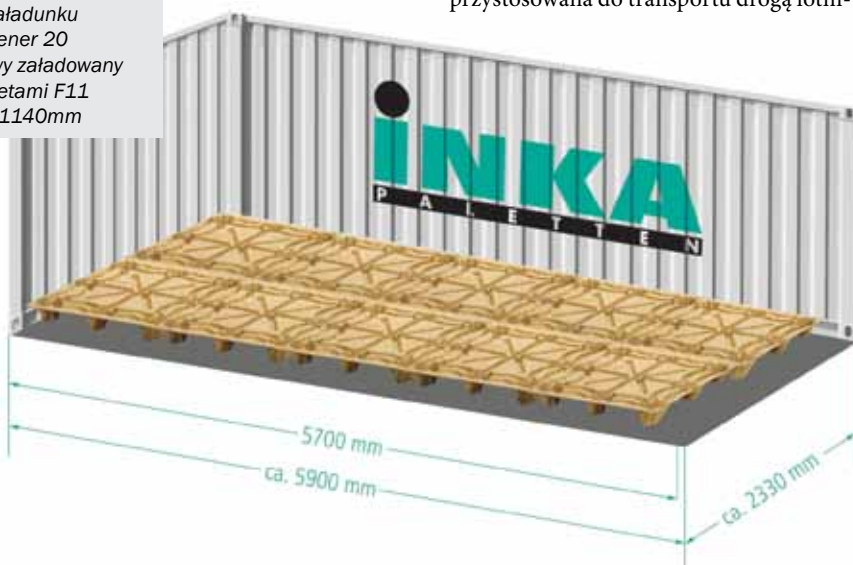


Paleta Inka jest w 100% przystosowana do transportu drogą lotniczą

Niemożliwym jest, aby przy tak szczelnie owiniętej przesyłce, jeśli nie ma żadnych uszkodzeń, ukryć narkotyki czy materiały wybuchowe w pustych nóżkach palet. Tak przygotowane przesyłki nie będą również ponownie kontrolowane – pod warunkiem, że wysyłająca je osoba/firma jest zarejestrowana w Departamencie Lotnictwa (Urząd Lotnictwa Cywilnego).

Peter Fischer radzi, aby wszyscy korzystający z transportu lotniczego jak najszybciej zarejestrowali się, bo kto nie będzie figurował jako „znany dostawca”, będzie musiał poddać się długiej i kosztownej procedurze kontroli swoich towarów – niezależnie od tego jakiego rodzaju opakowania stosuje. <

Plan załadunku
– kontener 20
stopowy załadowany
10 paletami F11
1140x1140mm





Na przestrzeni dwóch lat udział w polskim segmencie intermodalnym DB Schenker Rail Polska zwiększył się do ponad 20%. Spółka ta zrealizowała przewozy na poziomie 1,131 mln pociągokilometrów w 2014 r., co oznacza czterokrotny wzrost na przestrzeni ostatnich dwóch lat

Spowolniony intermodal

Kolejowy transport intermodalny w Polsce powinien w najbliższych latach rosnać w tempie kilkudziesięciu procent w skali roku – przewidywał Urząd Transportu Kolejowego w obszernym raporcie opublikowanym przed trzema laty. Zastrzegł jednak, że rzeczywiste tempo wzrostu będzie uzależnione od wielu czynników, m.in. od sytuacji gospodarczej oraz działań prorozwojowych. Dziś, kiedy kolejowe przewozy intermodalne osiągają u nas roczny wzrost maksimum 10-11%, zastrzeżenia te pozostają jak najbardziej aktualne, a realia rynkowe korygują nadmierny optymizm co do przyszłości tej branży.

Według danych UTK, w 2014 r. przewozy intermodalne zwiększyły się w ujęciu rok do roku o 11,3% według masy towarów do 9,61 mln ton i o 10,9%, według wykonanej pracy przewozowej, do 3,40 mld tonokilometrów. Pod względem przewiezionych jednostek przewozy te wzrosły o półtora

procenta do 699,6 tysięcy sztuk, a liczba TEU (standardowy kontener 20-stopowy) spadła o 0,8% do 1 114,2 tysięcy sztuk. Jeśli chodzi o udział kolejowych przewozów intermodalnych w ogóle kolejowego frachtu, to masa towarów wzrosła o pół punktu procentowego i wynosi obecnie 4,25%, natomiast praca przewozowa zwiększy-

ła się o 0,9% do 6,8%. Przypomnijmy, że w 2013 r. kolejowi przewoźnicy intermodalni przetransportowali ponad 8,6 mln ton towarów (nieco ponad 7% więcej niż rok wcześniej). Liczba przewiezionych TEU wzrosła o 7,3%. Przewozy kontenerów stanowiły 3,7% towarowego rynku kolejowego, niemal tyle samo co w 2012 r.



PCC Intermodal, w ramach swojej działalności organizuje regularne połączenia kolejowe pomiędzy terminalami lądowymi w Kutnie, Brzegu Dolnym, Gliwicach, Dębicy, Frankfurcie nad Odrą oraz Duisburgu a polskimi i międzynarodowymi portami morskimi

Rynkowe zyski i straty

Liderem rynku pozostaje spółka PKP Cargo z udziałem na poziomie 47,19% pod względem przewiezionej masy i 51,55% wg wykonanej pracy przewozowej. Na drugim miejscu jest DB Schenker Rail Polska z udziałem 21,04% pod względem masy ładunków i 18,19% licząc wykonaną pracę przewozową. Lotos Kolej zapewnił sobie trzecią pozycję według masy (19,7%) i drugą, biorąc pod uwagę pracę przewozową (19,17%). Z liczb tych wynika, że w minionym roku kilkuprocentowe rynkowe straty odnotowało PKP Cargo, zyskali natomiast Lotos Kolej (4,31% wg masy i 5,34% wg pracy przewozowej) i spółka DB Schenker Rail Polska (odpowiednio – 3,19% i 4,18%). Wymieniona trójka zdominowała wyraźnie polski rynek, choć funkcjonuje na nim jesz-

cze 11 innych firm. Jednakże udziały kilku z nich, np. Polzug Intermodal, ITL Polska, Eurotrans, czy Karpiel nie przekraczają dziesiątych czy setnych części procenta.

Na tym tle wyróżnia się dynamiczny, skokowy rozwój przewozów intermodalnych realizowanych przez DB Schenker

tenerach z fabryk w Niemczech i Czechach do montowni w rosyjskich miastach Kaługa i Niżny Novogrod. Potoki te łączone są na terminalu przeładunkowym w Brześciu, gdzie po przeładunku na szeroki tor, transportowane są dalej do stacji ostatecznego przeznaczenia w Rosji.

nim rejonie Bałtyku. W 2014 r. przeładowano tu 78 tys. TEU, osiągając 28% rocznego wzrostu. DB Schenker Rail Polska, podobnie jak inne duże firmy kolejowe działające na polskim rynku przewozowym, odczuł skutki kryzysu w polskim przemyśle węglowym. Jak podkreśla jednak prezes Marek Staszek, spółka może nadrobić te straty w przewozach transgranicznych, które stanowią już ponad 50% przewozów firmy. Wśród nich istotną część stanowią towary wysoko przetworzone.

Liderem rynku intermodalnego pozostaje spółka PKP Cargo z udziałem na poziomie 47,19% pod względem przewiezionej masy i 51,55% wg wykonanej pracy przewozowej.

Rail Polska. Na przestrzeni dwóch lat jej udział w polskim segmencie intermodalnym zwiększył się do ponad 20%. Spółka ta zrealizowała przewozy na poziomie 1,131 milionów pociągokilometrów w 2014 r., co oznacza czterokrotny wzrost na przestrzeni ostatnich dwóch lat. Obecnie w kooperacji z DB Schenker Rail Deutschland obsługuje ona regularne transporty części samochodowych w kon-

Przynależność do grupy DB Schenker Rail Polska spółki DB Port Szczecin poszerza wachlarz oferowanych usług o ofertę portową i drogę morską. DB Port Szczecin z mocami przerobowymi 120 tys. TEU rocznie, 52 tysiącami metrów kwadratowych krytych powierzchni magazynowych oraz 200 tys. m² powierzchni placów składowych, jest ważną częścią największego kompleksu przeładunkowego w zachod-

PKP Cargo na pozycji lidera

Dla PKP Cargo, które w ubiegłym roku odnotowało kilkuprocentowy spadek w przewozach intermodalnych, ten rodzaj transportu pozostaje strategicznym obszarem działalności firmy. – Przewozy intermodalne są bardzo ważne dla PKP Cargo. Chcemy utrzymać pozycję lidera w tym segmencie rynku, ponieważ przewidujemy jego dynamiczny wzrost w kolejnych latach, szczególnie po zakończeniu remontów i modernizacji linii kolejowych w Polsce. Już dzisiaj wykorzystujemy nasze przewagi i szukamy moż-

Jeden krok do przodu dla Państwa przesyłek



Hupac jest Państwa partnerem dla przewozów, przyjaznych środowisku, w całej Europie i Rosji aż po Daleki Wschód. Państwa przesyłki przewożymy w transporcie kombinowanym: szybko, bezpiecznie i pewnie. Hupac dysponuje własnymi zasobami jak: wagony, terminale i rozwiązania informatyczne oraz razem z Państwem inwestuje w przyszłość.

www.hupac.com info@hupac.com Tel. +41 58 8558800

HUPAC
moving together



Od drzwi do drzwi

Jacek Neska, członek zarządu PKP CARGO ds. handlowych

Szukając sposobu na zmniejszenie zależności od przewozów w głównych grupach towarowych, w tym przede wszystkim węgla, wchodzimy na rynek z nowymi produktami. Jednym z nich są przewozy kontenerów z Chin do Niemiec, gdzie na odcinku polskim

i niemieckim przewóz realizowany jest trakcją PKP CARGO. Pociągi te przyjeżdżają do terminala w Małaszewiczach, gdzie następuje przeładunek kontenerów na nasze wagony. Następnie są one przewożone lokomotywami PKP CARGO bezpośrednio do centrów logistycznych w Niemczech.

PKP CARGO jest na odcinku europejskim jedynym organizatorem i wykonawcą tego połączenia. Po okresie testowym pociągi te będą jeździły regularnie, na początku raz w tygodniu. Czas ich przejazdu, 13 dni ze śródlądowych Chin do Hamburga, jest bardzo konkurencyjny wobec przewozów kontenerów drogą morską. Połączenie kolejowe jest szczególnie atrakcyjne dla transportu tych towarów, dla których liczy się czas przewozu, na przykład konfekcji odzieżowej i elektroniki.

Dla przewozu kontenerów na rynku europejskim, transport kolejowy jest rozwiązaniem pierwszego wyboru, szczególnie na dalsze odległości. Jednym z kluczowych elementów rozwoju segmentu intermodalnego, oprócz modernizacji infrastruktury kolejowej i zwiększenia średniej prędkości handlowej, jest dalsze rozwijanie sieci terminali przeładunkowych. Z tą myślą PKP CARGO pracuje nad strategią dla sieci terminali przeładunkowych. Dążymy też do tego, aby wszystkie nasze terminale stały się profesjonalnymi centrami logistycznymi.

Trzeba także zwrócić uwagę na zmianę jakościową podejścia Grupy PKP CARGO do rynku intermodalnego. Rok 2013 i lata poprzednie cechowało funkcjonowanie PKP CARGO jako przewoźnika, który de facto woził na rynku intermodalnym dla kilku dużych podmiotów, i to one organizowały całą usługę. Na przestrzeni ostatniego roku zmieniliśmy ten model, pozyskaliśmy kilkudziesięciu nowych klientów, obsługiwanych już bezpośrednio w ramach Grupy. Obecnie w oparciu o nasze własne pociągi operatorskie mamy możliwość zapewnienia kompleksowej usługi „od drzwi do drzwi”, a nie tylko przewozu pociągiem kontenerowym z miejsca „a” do miejsca „b”.

W minionym roku kilkuprocentowe rynkowe straty odnotowało PKP Cargo, zyskali natomiast Lotos Kolej (4,31% wg masy i 5,34% wg pracy przewozowej) i spółka DB Schenker Rail Polska (odpowiednio – 3,19% i 4,18%).

liwości stałej współpracy z doświadczonymi partnerami – mówi Jacek Neska, członek zarządu spółki ds. handlowych. W listopadzie ubiegłego roku spółka Cargosped, operator intermodalny należący do Grupy PKP

Cargo, uruchomiła pierwsze stałe połączenie intermodalne, tzw. pociąg operatorski, który cztery razy w tygodniu będzie regularnie kursował między trójmiejskimi portami a terminalem w Poznaniu-Franowie.



PKP Cargo planuje dalsze inwestycje w infrastrukturę przeładunkową. – Spółka przygotowuje i zamierza niedługo przedstawić strategię dla swoich terminali przeładunkowych

Docelowo spółka planuje zwiększenie liczby połączeń do siedmiu pociągów w tygodniu, jeżdżących naprzemiennie w obu kierunkach. Integralną częścią projektu jest oferta „ostatniej mili”. Cargosped dysponuje własnymi naczepami oraz bezpośrednio współpracuje z grupą przewoźników drogowych, co pozwala na dostarczenie ładunków „do drzwi” finalnego odbiorcy. Na własnym terminalu intermodalnym w Poznaniu-Franowie spółka oferuje również przeładunek, składowanie krótko- i długoterminowe oraz usługi depotowe. Ze względu na duże zainteresowanie spedytorów i operatorów terminal ten, otwarty zaledwie nieco ponad rok temu, zostanie rozbudowany. Obszar składowania zwiększony do 1760 TEU oraz zmodernizowany i przebudowany układ dróg dojazdowych, zaczął funkcjonować od grudnia 2015 r. Terminal w Poznaniu-Franowie stanowić ma zaczątek dużego Intermodalnego Centrum Logistycznego.

Pociągi operatorskie z Gdyni i Gdańska do Warszawy oraz do Franowa to nie jedyne nowe produkty logistyczne i intermodalne Grupy PKP Cargo. Na spotkaniu z dziennikarzami, które miało miejsce 16 kwietnia, członek zarządu Jacek Neska mówił też o samodzielnych przewozach kontenerów z Chin do Niemiec na całym odcinku polskim i niemieckim oraz o obsłudze logistycznej eksportu nawozów Grupy Azoty do Szwecji, z wykorzystaniem kolei, promu i transportu samochodowego. Wszystkie te nowe produkty,



Barier wciąż zbyt wiele

Marek Staszek, prezes zarządu DB Schenker Rail Polska

Wymuszona wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 2013 r. obniżka stawek dostępu do infrastruktury kolejowej to krok w dobrym kierunku. Niestety, to krok jednorazowy. Mimo licznych zapowiedzi o konieczności dalszego obniżenia stawek, projekt cennika na sezon 2015/2016 przewiduje ich niewielki, ale jednak wzrost. Wspomniane obniżki wpływają przede wszystkim na konkurencję międzygałęziową. Patrząc przez pryzmat całego rynku, niewątpliwie pozwoliły one nieco zniwelować negatywne skutki związane z sytuacją w górnictwie oraz licznymi remontami na sieci. Wciąż jednak stawki udostępnienia w Polsce są zdecydowanie wyższe niż w innych krajach Europy. Ulgi w obszarze transportu intermodalnego to instrument niezbędny, jednak aby móc go w pełni wykorzystać ulga powinna być zwiększona lub rozszerzona o przewozy kontenerów w pojedynczych wagonach.

Prócz wysokich stawek dostępu podstawową barierą dla rozwoju segmentu intermodalnego jest niewystarczająca ilość terminali w Polsce Wschodniej oraz problemy z dostępem do już istniejącej infrastruktury punktowej. Nadal ważne termi-

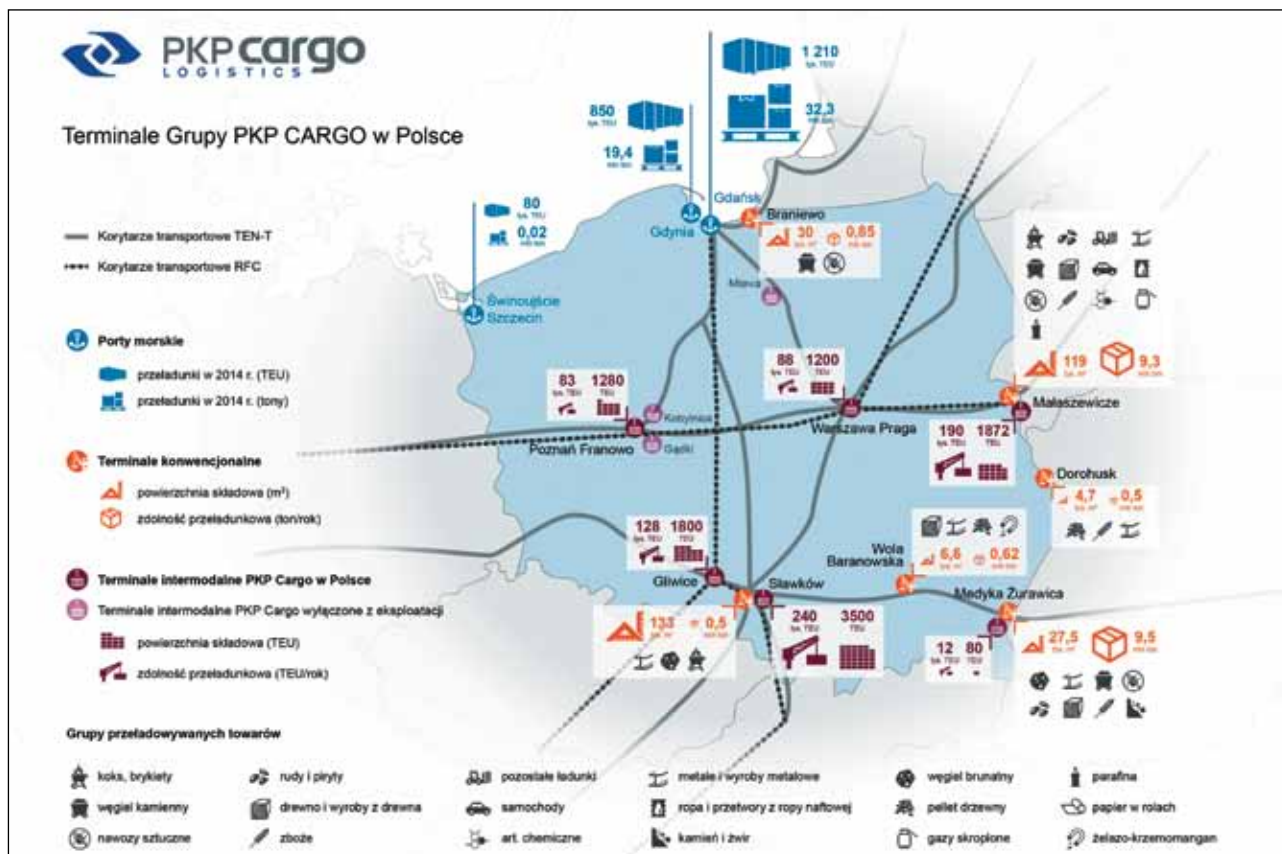
nale i punkty przeładunkowe pozostają we władaniu spółek z grupy PKP Cargo, gdzie pozostali przewoźnicy muszą borykać się z licznymi ograniczeniami. Dodatkowo przewozy kolejowe mogą zaferować średnią prędkość 23 km/godz. i transport z Gdyni na Śląsk w 24 godz., transport samochodowy – odpowiednio 50 km/godz. i 11 godz. Na to wszystko nakłada się niekorzystna dla kolei polityka państwa, wyrażona złożonym i niejasnym systemem regulacyjnym.

Jeśli chodzi o istotne działania resortu infrastruktury, mające na celu wsparcie przewozów kontenerowych, to zasadniczo ich nie dostrzegamy. Co więcej – brak regulacji odnośnie swobodnego dostępu do infrastruktury punktowej i terminali kontenerowych utrudnia konkurencję i pogarsza warunki funkcjonowania przewozów w tym segmencie.

Wysoka dynamika przewozów intermodalnych w latach 2011-2012 wynikała głównie z efektu niskiej bazy. W kolejnych dwóch latach wzrost spowolnił. Oczywiście, rynek jest coraz bardziej nasycony i o spektakularne wzrosty będzie trudniej, niemniej widzimy potencjał rozwojowy, zwłaszcza na głównych korytarzach transportowych Północ-Południe i Wschód-Zachód.

jak również skuteczna polityka handlowa, a także inwestycje w tabor (lokomotywy wielosystemowe, wagony do przewozu kontenerów) skutkują w tym roku dwucyfrowym wzrostem przez Grupę przewozów intermodalnych.

Przynależność do grupy DB Schenker Rail Polska spółki DB Port Szczecin poszerza wachlarz oferowanych usług o ofertę portową i drogę morską.



Wszystkie nowe produkty, jak również skuteczna polityka handlowa, a także inwestycje w tabor (lokomotywy wielosystemowe, wagony do przewozu kontenerów) skutkują w tym roku dwucyfrowym wzrostem przez Grupę PKP Cargo przewozów intermodalnych



Według danych UTK w Polsce działa 18 lądowych terminali kontenerowych oraz 4 morskie (na 6 istniejących). Sieć tych terminali obejmuje przede wszystkim zachodnią i środkową Polskę



Brak polityki państwa

Aleksandra Kocemba, kierownik Transportu Intermodalnego w Raben Transport

Transport intermodalny napotyka bariery, które spowalniają jego rozwój. To remonty na infrastrukturze kolejowej wymuszające liczne objazdy i wpływające na prędkość pociągów, koszty przewozu czy brak równomiernie rozłożonej sieci terminali. Są w Polsce obszary, na których nie

ma żadnego terminalu, np. Kraków czy Lublin. Dochodzi do tego brak uregulowań prawnych, długi czas oczekiwania na ofertę kolei (powyżej 21 dni), niska jakość jej usług: opóźnienia w przewozach, brak możliwości monitorowania przesyłki, brak efektywnej ochrony przesyłek, silna konkurencja transportu samochodowego. Znaczną barierą rozwoju jest też niewystarczająco rozwinięta infrastruktura kolejowa, która nie pozwala na dogodny dojazd do terminali. Wyjątkiem jest terminal DCT w Gdańsku, którego położenie oraz zbudowana od zera infrastruktura kolejowa nie ograniczają możliwości jego rozwoju.

Brak też spójnej polityki państwa wspierającej tę gałąź transportu i scalającej działania wszystkich uczestników łańcucha intermodalnego. Rozwój powinien opierać się na długofalowej strategii biorącej pod uwagę rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej, budowę terminali kontenerowych oraz dostosowanie prawa, które umożliwi pełne wykorzystanie zalet transportu intermodalnego. Tymczasem w Polsce obserwujemy raczej realizację strategii poszczególnych operatorów, która niekoniecznie przekłada się na potrzeby całej branży.

Mimo wszystko perspektywy rozwoju polskich przewozów kombinowanych są obiecujące. Na rynku pojawiają się nowi operatorzy, którzy dysponują taborami i rozwijają sieć terminali. Także wymagania stawiane przez UE o docelowym przeniesieniu 50% ładunków z transportu drogowego na inne środki transportu wymusi rozwój przewozów intermodalnych.

Terminalowa sieć

Według danych UTK w Polsce działa 18 lądowych terminali kontenerowych oraz 4 morskie (na 6 istniejących). Ich interaktywną mapę można znaleźć na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego. Z mapy tej i wyświetlanych informacji dotyczących lokalizacji, wyposażenia oraz infrastruktury drogowej i kolejowej na obszarze poszczególnych obiektów wynika, iż sieć tych terminali obejmuje przede wszystkim zachodnią i środkową Polskę. Na wschodzie kraju terminale kontenerowe znajdują się tylko w Małaszewicach, na granicy polsko-białoruskiej i w Medyce-Żurawicy (granica polsko-ukraińska). – *Brak równomiernie rozłożonej siatki terminali to jedna z głównych barier spowalniających rozwój transportu intermodalnego* – podkreśla Aleksandra Kocemba, kierownik Transportu Intermodalnego z Raben Transport.

W sieć terminalową dużo środków inwestuje PCC Intermodal. W czerwcu 2014 r. otwarto terminal tej spółki w Dębicach. Jeszcze tej wiosny planowane jest zakończenie rozbudowy terminala w Kutnie, natomiast latem 2015 r. powinna zakończyć się rozbudowa terminala w Brzegu Dolnym. Latem bieżącego roku zakończą się prace przy obiekcie PCC w Gliwicach. W ramach swojej działalności PCC Intermodal organizuje regularne połączenia kolejowe pomiędzy terminalami lądowymi w Kutnie, Brzegu Dolnym, Gliwicach, Dębicy, Frankfurtu nad Odrą oraz Duisburgu a polskimi i międzynarodowymi portami morskimi. W promieniu ok. 150 km od terminalu lądowego firma zapewnia odwóz ładunków bezpośrednio do drzwi klienta.

Również PKP Cargo planuje dalsze inwestycje w infrastrukturę przeładunkową. – *Spółka przygotowuje i zamierza niedługo przedstawić strategię dla swoich terminali przeładunkowych* – stwierdził prezes zarządu PKP Cargo Adam Purwin, odpowiadając podczas konferencji prasowej w gmachu giełdy na pytanie „TSL Biznes”. Rozpatrywane są obecnie i analizowane nowe lokalizacje obiektów, które powinny uzupełnić istniejącą już sieć terminali kontenerowych i konwencjonalnych (patrz: mapka). – *Dzięki naszym akwizycjom do sieci tej włączone zostaną terminale w Czechach i na kolejnych rynkach* – stwierdził. Poza tym obecnie funkcjonująca sieć spółki wzbogacona została kilkoma terminalami przedsiębiorstwa Spedycyjnego Trade Trans. W styczniu 2015 r. PKP Cargo nabyło pozostałe 44,44% tej firmy, stając się jej pełnym właścicielem. ◀

Franciszek Nietz

ZEPPELIN®
WE CREATE SOLUTIONS



**SOLIDNY PARTNER.
TRWAŁE WÓZKI.™**

WYBIERZ HYSTERA DLA OPTYMALNEJ EFEKTYWNOŚCI PRZY NISKIM ZUŻYCIU PALIWA



TIER 4 FINAL / STAGE IV



DLACZEGO?

- Najnowsze modele pozwalają zaoszczędzić do 20% paliwa.
- Przemysłana konstrukcja wózka do najcięższych zastosowań.
- Fachowy serwis oparty na wieloletnim doświadczeniu.

**POZNAJ WYJĄTKOWĄ JAKOŚĆ
PRODUKTÓW ORAZ DOSKONAŁY SERWIS**

WWW.ZEPPELIN-POLSKA.COM



Logo HYSTER, hasło: "SOLIDNY PARTNER. TRWAŁE WÓZKI" są zarejestrowanymi znakami handlowymi, towarowymi lub usługowymi w USA i na wybranych terytoriach.



Grupa GEFCO, specjalizująca się w kompleksowych przewozach międzykontynentalnych, jest przykładem firmy, która umiejętnie dostosowuje się do zmian, oferując klientom rozwiązania logistyczne dostosowane do indywidualnych potrzeb

Transport intermodalny w obliczu zmian

Ostatnie miesiące były dla europejskiej gospodarki łaskawe. Rosnące wskaźniki ekonomiczne dowodzą, że rynki budzą się do życia po trudnym okresie stagnacji. Gospodarcze odrodzenie powoduje większy popyt na usługi transportowo-logistyczne. To jednak nie jedyne zmiany.

Główne czynniki kształtujące sektor transportowo – logistyczny w ostatnim czasie to spadające ceny paliw, wprowadzenie płacy minimalnej w Niemczech, tzw. MiLoG oraz zmieniające się kursy walut EUR/USD. Wszystkie wymienione powyżej czynniki pokazują, że pomimo poprawiającej się sytuacji europejskiej gospodarki, operatorzy logistyczni są zmuszeni do coraz większej optymalizacji usług w celu zachowania rentowności przy obsłudze swoich klientów. Wykorzystanie transportu intermodalnego pozwala udoskonalać przepływy i usprawniać łańcuch dostaw w niemalże dowolny sposób, tak aby uniknąć nieplanowanych ograniczeń oraz dodatkowych kosztów. Grupa GEFCO, specjalizująca się w kompleksowych przewozach międzykontynentalnych, jest przykładem firmy, która umiejętnie dostosowuje się do zmian, oferując klientom rozwiązania logistyczne dostosowane do indywidualnych potrzeb.

Transport intermodalny nie dla każdego

Transport intermodalny łączy wiele sposobów przewozu w jeden, kompletny łańcuch dostaw. Wyzwaniom jakie niesie ze sobą tak skomplikowany rodzaj transportu wychodzą naprzeciw operatorzy logistyczni. W Grupie GEFCO 25% przepływów realizuje się alternatywnymi do drogowe-

koordynowane centralnie w taki sposób, aby przesyłka dojechała bez uszkodzeń i na czas.

Rozwiązania logistyczne „szyte na miarę”

Na stale zmieniającym się rynku transportowo-logistycznym usługi są dopasowane do potrzeb wszystkich kluczowych

Wykorzystanie transportu intermodalnego pozwala udoskonalać przepływy i usprawniać łańcuch dostaw w niemalże dowolny sposób, tak aby uniknąć nieplanowanych ograniczeń oraz dodatkowych kosztów.

go środkami transportu. Wszystkie operacje są prowadzone przez dedykowane działy do obsługi konkretnej usługi oraz

klientów, dlatego oferta „szyta na miarę” powinna zawierać cenę uzależnioną od wymaganego czasu dostawy oraz innych



Rys 1. Przykład rozwiązania z wykorzystaniem transportu kolejowego oraz morskiego



Rys 2. Dystrybucja kolejną na terenie Stanów Zjednoczonych

usług o wartości dodanej, których wymaga klient. GEFCO, aby usatysfakcjonować swoich najbardziej wymagających klientów, rozwija m.in. transport intermodalny do Stanów Zjednoczonych. Transport kolejowy w Stanach Zjednoczonych jest znacznie bardziej rozwinięty od drogowego pod względem częstotliwości, wiarygodnych czasów dostaw oraz konkurencyjności, dlatego też Grupa GEFCO zaoferowała jednemu z jej głównych klientów transport morski z Europy, a następnie dystrybucję w Stanach Zjednoczonych z wykorzystaniem transportu kolejowego.

Według United States Census Bureau obroty handlowe Polski ze Stanami Zjednoczonymi w 2014 r. wyniosły ponad 8,8 mld USD i pomimo, że ich wartość utrzymała się na zbliżonym poziomie do roku 2013, to sam eksport z Polski do USA wzrósł o 6% w stosunku do roku poprzed-



W Grupie GEFCO 25% przeływów realizuje się alternatywnymi do drogowego środkami transportu. Wszystkie operacje są prowadzone przez dedykowane działy do obsługi konkretnej usługi oraz koordynowane centralnie w taki sposób, aby przesyłka dojechała bez uszkodzeń i na czas

Oferta „szyta na miarę” powinna zawierać cenę uzależnioną od wymaganego czasu dostawy oraz innych usług o wartości dodanej, których wymaga klient. GEFCO, aby usatysfakcjonować swoich klientów, rozwija m.in. transport intermodalny do Stanów Zjednoczonych.

niego. Wzrost wymiany handlowej na tym kierunku to również zasługa rozwoju transportu morskiego i bardzo dobrej sieci połączeń kolejowych, które obejmują główne miasta zarówno w Polsce jak i w Stanach Zjednoczonych, oferując kompletne usługi logistyczne.

Inwestycje to konieczność

GEFCO od lat zmierza w kierunku rozwoju alternatywnych do transportu drogowego

usług logistycznych. W 2014 roku powstał nowy terminal przeładunkowy przy międzynarodowym lotnisku we Frankfurcie, który umożliwia korzystanie z usług wielu linii lotniczych obsługujących liczne trasy. Nowy terminal pozwala również na dokonywanie formalności celnych, a także proponowanie spersonalizowanych rozwiązań dla różnych branż, takich jak motoryzacja czy przemysł. Ponadto, od ponad dwóch lat GEFCO prowadzi szereg działań i inwestycji zmierzających do umocnienia



Od ponad dwóch lat GEFCO prowadzi szereg działań i inwestycji zmierzających do umocnienia swojej pozycji na rynkach wschodnich takich jak Chiny, Rosja czy Kazachstan



Wzrost wymiany handlowej pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonymi to również zasługa rozwoju transportu morskiego i bardzo dobrej sieci połączeń kolejowych, które obejmują główne miasta zarówno w Polsce, jak i w Stanach Zjednoczonych, oferując kompletne usługi logistyczne

swojej pozycji na rynkach wschodnich, takich jak Chiny, Rosja czy Kazachstan.

Dynamicznie zmieniający się rynek transportowo-logistyczny wymusza zmiany również po stronie operatorów. Grupa GEFCO z sukcesem adaptuje się do nowej sytuacji, optymalizując swoje usługi, inwestując w nowe kierunki rozwoju transportu intermodalnego oraz dostosowując ofertę do indywidualnych potrzeb klientów. ◀

Georges Gomes, dyrektor transportów multimodalnych GEFCO Polska

Płynnie z H&S

H&S Group jest jednym z największych operatorów logistycznych wspomagających produkcję żywności w Europie. Operując flotą przekraczającą tysiąc cystern spożywczych, zapewnia nie tylko elastyczność usług transportowych, ale również wspomaga je między innymi usługami magazynowania oraz przetwarzania płynnych surowców dla potrzeb przemysłu spożywczego. Rocznie transportujemy miliony ton koncentratów owocowych, płynnych sódów, olei roślinnych oraz produktów alkoholowych.

Tiry na tory

Hasło „Tiry na tory” może kojarzyć się dosłownie z rozwiązaniem RO-LA (Rollende Landstraße), jednak w szerszym znaczeniu możemy mówić tutaj również o zastępowaniu transportu drogowego transportem intermodalnym. Zastosowanie tego transportu nie ogranicza się do przewozu towarów gotowych, spaletyzowanych. Płynny spożywczy, takie jak soki, oleje, syropy, czekolada czy alkohol z powodzeniem mogą być transportowane właśnie tym rodzajem transportu. Jest wiele zalet przewożenia towarów w kontenerach, gdzie większość trasy pokonywana jest koleją, promem lub statkiem. Niedocenioną jest znacznie mniejsza emisja dwutlenku węgla do środowiska. W następnej kolejności możemy wspomnieć o większej dozwolonej ładowności w stosunku do transportu drogowego. Z perspektywy klienta najważniejszymi cechami transportu intermodalnego jest pewność czasu przewozu oraz niezmiennosc stawki przewoźnego. Obecnie obserwujemy znaczne wahania cen paliw. Koszty korzystania z autostrad oraz wiele innych czynników będą w konsekwencji miały wpływ na stawki transpor-



Przede wszystkim stabilność cenowa

Sebastian Malcharek,
Commercial Manager Polska/Czechy

Różnice pomiędzy transportem drogowym i intermodalnym często uwidaczniają się dopiero po pewnym czasie. Przede wszystkim wspomnieć należy o podstawowej różnicy a jednocześnie zalecie, czyli znacznie mniejszej podatności stawek transportowych na zmieniające się czynniki cenowe. Doskonałym przykładem mogą być ustanowione z początkiem tego roku wynagrodzenia minimalne dla kierowców pracujących na terenie Niemiec. Stawka minimalna MiLoG nie będzie miała wpływu na stawki w transporcie intermodalnym. Oczywistym przykładem będzie również wpływ na przewoźne opłat za autostrady. Stabilność cenowa jest coraz bardziej docenianym czynnikiem decydującym o wyborze operatora logistycznego. W obecnych czasach współpracy pod ogromną presją cenową, można zauważyć chwilowe tendencje w tym zakresie. Czas sprzyjający eksportowi soków, czyli czas letni, zawsze wpływa na lawinowe zwiększenie popytu na usługi transportu w cysternach spożywczych. Efektem jest znaczne zwiększenie stawek transportowych przez przewoźników. H&S proponuje swoje stawki standardowo w terminach 6-miesięcznych, często *all-in* (zawierające dodatek paliwowy). Niemniej jednak istnieje również możliwość ustalania stawek długoterminowych, sięgających nawet jednego roku.

tu drogowego. Transport intermodalny jest stabilny i mniej zależny od zmian składników kosztowych. W konsekwencji usługi

proponowane klientom są zabezpieczone stawkami długoterminowymi (nawet do 12 miesięcy).



Transport intermodalny jest stabilny i mniej zależny od zmian składników kosztowych. W konsekwencji usług proponowane klientom są zabezpieczone stawkami długoterminowymi (nawet do 12 miesięcy)

Zaufać kolei

Wiele osób zadaje sobie pytanie, czy surowiec spożywczy – sok, olej, glukoza, czekolada czy alkohol – jest bezpieczny w trakcie transportu intermodalnego. Obawiają się, że transport intermodalny może mieć wpływ na jakość produktu. Sednem sprawy takiego myślenia bardzo często nie jest specyfika towaru oraz wynikający z niej *shelf life* produktu. Istotą jest przywiązanie do transportu drogowego, który umożliwia dostarczenie produktu w najkrótszym możliwym czasie. Niewielka zmiana w planowaniu produkcji i organizacji dostaw pozwoli na skorzystanie z oferty intermodalnej. Oferta ta jest i bardziej ekonomiczna, ale również ekologiczna. Kontener jest idealnym środkiem transportu do wykorzystania na



Kontener jest idealnym środkiem transportu do wykorzystania na tak zwany „rotujący magazyn”. Jest to propozycja, z której coraz częściej korzystają przede wszystkim firmy produkcyjne.



Coraz większy zakres rozwiązań

Dobrosław Pulit,
Area Manager CEE

Transport intermodalny jest najprężniej rozwijającą się oraz najlepiej rokującą gałęzią transportu. W ciągłym rozwoju sprzyja nam również zwiększająca się świadomość zastosowania na co dzień rozwiązań proekologicznych przez społeczeństwo w całej Europie oraz ograniczeń ekonomicznych i pozaekonomicznych stosowanych przez Unię Europejską. Dlatego z sukcesem udało nam się połączyć *know-how* naszych kolegów z Holandii ze znajomością lokalnych rynków w Europie Środkowej oraz Wschodniej. Dzięki dynamicznemu rozwojowi infrastruktury intermodalnej (sieć terminali, inwestycji w kolej) w naszym regionie Europy w ostatnich latach oferujemy coraz większy zakres rozwiązań dla naszych klientów oraz skutecznie konkurujemy z rozwiązaniami modalnymi. W nadchodzących latach chcemy kontynuować realizację strategii rozwoju, poszerzając wachlarz oferowanych usług oraz zwiększając ekspansję na nowe rynki, takie jak Skandynawia, Turcja, kraje bałkańskie oraz byłe kraje WNP.

tak zwany „rotujący magazyn”. Jest to propozycja, z której coraz częściej korzystają przede wszystkim firmy produkcyjne. W sytuacji ograniczonych możliwości magazynowych producenci chętnie sięgają po propozycję tzw. *rotating stock*. Możliwość

Logistyka globalna

H&S Group wykonuje w ciągu roku wiele ponad 50 tysięcy transportów kontenerowych. Firma specjalizuje się tylko w przewozie żywności, mówimy tutaj o wolumie-



H&S Group wykonuje w ciągu roku wiele ponad 50 tysięcy transportów kontenerowych. Usługa przewozowa to tylko początek łańcucha logistycznego. H&S Group oferuje rozwiązania kompletne

Płynny spożywczy, takie jak soki, oleje, syropy, czekolada czy alkohol, z powodzeniem mogą być transportowane właśnie tym rodzajem transportu. Jest wiele zalet przewożenia towarów w kontenerach, gdzie większość trasy pokonywana jest koleją, promem lub statkiem.

taką, w niskim koszcie, znaną jako system *drop & swap* daje właśnie jednostka kontenerowa. Jeśli dorzucić do tego możliwość grzania lub chłodzenia produktu wewnątrz, mamy znakomite rozwiązanie do planowania produkcji i doskonalenia łańcucha dostaw.

Zaufanie, a przede wszystkim wiedzę o rozwiązaniach intermodalnych, buduje się niezwykle długo. Ten proces może trwać nawet latami. Wielu klientów musi przełamać barierę przyzwyczajenia oraz odłożyć na bok wiele obaw związanych z tą jeszcze mało stosowaną w Polsce technologią transportową. Raz przekonany do rozwiązania intermodalnego klient pozostaje na długo.

nie płynów spożywczych przewyższającym milion ton rocznie. W ciągu ostatniego roku nie było ani jednej reklamacji dotyczącej jakości przewożonego towaru. Firma posiada certyfikaty jakości ISO 9001, ISO 22000, HACCP i IFS. System Track & Trace umożliwia nie tylko śledzenie satelitarne kontenerów, ale również zdalną kontrolę temperatury produktów. Usługa przewozowa to tylko początek łańcucha logistycznego. H&S Group oferuje rozwiązania kompleksowe dla przemysłu spożywczego oraz farmaceutycznego: organizacja załadunków, przeładunków i dostaw w warunkach sterylnych, audyty jakościowe oraz szeroki wachlarz usług wspomagających – przeładunek z cystern do beczek, paleta-pojemników, profesjonal-

ne mycie opakowań zbiorczych i masowych takich, jak cysterny drogowe i kontenerowe oraz pozostałych opakowań wielokrotnego użytku. Globalni klienci mogą skorzystać z usług H&S Coldstore zlokalizowanego w pobliżu największego w Europie Portu Rotterdam. W naszym składzie są magazynowane oraz poddawane procesom przetwórczym takie produkty jak: koncentraty, pulpy, masy owocowe, świeże i mrożone owoce. Oferta H&S rozszerzona została o usługi konfekcjonowania półproduktów owocowych, olejów roślinnych, płynnych produktów słodowych z masowych objętości cysternowych (kilkadziesiąt tysięcy litrów) do pojemników IBC, beczek oraz innych opakowań zbiorczych. Wszystko to zgodnie z oczekiwaniami naszych klientów. Nad zachowaniem jakości produktów czuwa własne laboratorium oraz dział jakości. W trosce o bezpieczeństwo produktu firma oferuje logistyczne rozwiązania sterylne, aseptyczne, a dla oczekującego tego klienta także koszerne. ◀

Z perspektywy klienta najważniejszymi cechami transportu intermodalnego jest pewność czasu przewozu oraz niezmienności stawki przewoźnego.



III Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2014. Konferencja, które odbyło się 29 kwietnia, w AmberExpo w Gdańsku, patronowały ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Gospodarki

Zorientowani na kolej

Białoruski operator intermodalny Belintertrans rozważa uruchomienie połączenia kolejowego między portem w Gdańsku, a terminalem Koljadiczi, przez przejście graniczne w Brześciu. Pierwszy pociąg na tej trasie mógłby pojechać już w czerwcu. Informację tę przekazali przedstawiciele Belintertrans podczas III Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2014. Konferencja, której patronowały ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Gospodarki, odbyła się 29 kwietnia, w AmberExpo w Gdańsku.

Białoruski operator dysponuje 8 terminalami kolejowym na Białorusi, z hubem w Koljadiczi koło Mińska. Obsługuje regularne przewozy kontenerowe między Estonią, Litwą, Białorusią, Rosją i Ukrainą. Oferuje również przejazdy do Europy Środkowej i Zachodniej (Czechy, Niemcy), jak też do Azji (Kazachstan, Mongolia, Chiny).

Obecnie prowadzi rozmowy m.in. z PKP Cargo w sprawie uruchomienia wspólnego połączenia Gdańsk – Koljadiczi. Z hubu Belintertrans ładunki trafiające do Gdańska mogłyby być rozsyłane zarówno po Białorusi czy Rosji, jak też trafiać na Daleki Wschód.

Największym problem przy realizacji tego serwisu, jak i innych połączeń między Polską i Białorusią, jest stan infrastruktury kolejowej po naszej stronie. Jak zwrócono

uwagę, brakuje krótkiego przedłużenia szerokich torów na odcinku granicznym, które byłyby w stanie przyjąć dłuższe i cięższe pociągi z Białorusi. Ale, jak zapewnił wiceprezes PKP Polskich Linii Kolejowych

granicy brakuje terminali kontenerowych, które mogłyby obsługiwać pociągi kontenerowe z Białorusi. Ma to zmienić realizacja „Strategii rozwoju transportu”, zakładająca powstanie tam centrów intermodalnych.

Idea uruchomienia pociągu kontenerowego do Gdańska związana jest z rosnącym zainteresowaniem Białorusi eksportem i importem towarów przez polskie porty.

Andrzej Pawłowski, spółki, która zarządza naszą infrastrukturą, stara się ona sukcesywnie likwidować te utrudnienia. Na razie dzieje się to poprzez decyzje administracyjne, które mają zwiększać przepustowość tras kolejowych między naszymi krajami. Ponadto, przy naszej wschodniej

Idea uruchomienia pociągu kontenerowego do Gdańska związana jest z rosnącym zainteresowaniem Białorusi eksportem i importem towarów przez polskie porty. Dotychczas ładunki naszych sąsiadów były obsługiwane przede wszystkim przez litewską Kłajpedę, ale ze względu na

pojawiające się co jakiś czas różnice zdań odnośnie kosztów tej współpracy, Białorusini szukają alternatywnych dróg zbytu swoich produktów.

Polski intermodal

W trakcie spotkania podsumowano także dotychczasowe wyniki przewozów intermodalnych w naszym kraju. Według

o 11,2%. Zdaniem Michała Jaworskiego, naczelnika Wydziału Analiz w Departamencie Regulacji Rynku Kolejowego UTK, spadek przewiezionych TEU wynika ze zmian zachodzących w strukturze obsługiwanych ładunków. Otóż spada liczba przewożonych kontenerów 40' na rzecz 45', a na platformy kolejowe trafia coraz więcej innego rodzaju jednostek intermodalnych, takich jak np. naczepy. W rezultacie udział



Spadek przewiezionych TEU wynika ze zmian zachodzących w strukturze obsługiwanych ładunków. Otóż spada liczba przewożonych kontenerów 40' na rzecz 45', a na platformy kolejowe trafia coraz więcej innego rodzaju jednostek intermodalnych, takich jak np. naczepy

Polska na intermodalnej mapie Europy plasuje się na 7. miejscu, z udziałem w rynku na poziomie 4,66%. Przewodzą Niemcy z wynikiem 29,8%. Łącznie, w 2013 r. w Europie przewieziono koleją 16,6 mln TEU, czyli o 4,5 mln TEU więcej niż rok wcześniej.

danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w 2014 r. przewoźnicy i operatorzy intermodalni obsłużyli 1,11 mln TEU, wobec 1,12 mln TEU w 2013 r. Jednocześnie masa przewiezionych ładunków wzrosła o 10,9%, a wykonana praca przewozowa

przewozów intermodalnych w rynku kolejowym wzrósł, pod względem masy, z 3,7% w 2013 r. do 4,2% w 2014 r., zaś pod względem pracy przewozowej z 6,03% w 2013 r. do 6,79% w 2014 r. Liderem wciąż pozostają PKP Cargo, z wynikiem

 e-containers.eu



**Przetestuj
'bezpłatnie'
już dziś!**

TERAZ TAKŻE W WERSJI NA SMARTFONY!



Giełda e-containers

bezkonkurencyjne narzędzie dla operatorów kontenerowych, firm transportowych i spedycji.



Oferty ładunków dla przewoźników kontenerowych.



Oferty kontenerów poimportowych i wolnych naczep kontenerowych.



Ochrona płatności



Codziennie setki nowych ofert



Wiodąca giełda ofert kontenerowych w Polsce.



47,19%, chociaż udziały tego przewoźnika systematycznie spadają. Jeszcze w 2012 r. wynosiły bowiem 72%. Wzrosty notują zaś goniący go inni uczestnicy tego rynku, jak np. DB Schenker Rail (21,04%) czy Lotos Kolej (19,37%).

Jeśli zaś chodzi o miejsce Polski na intermodalnej mapie Europy to, według danych za 2013 r., plasujemy się na 7. miejscu, z udziałem w rynku na poziomie 4,66%. Przewodzą Niemcy z wynikiem 29,8%. Łącznie, w 2013 r. w Europie przewieziono kolejną 16,6 mln TEU, czyli o 4,5 mln TEU więcej niż rok wcześniej.

Dalszy rozwój rynku intermodalnego w Polsce zapewnić mają inwestycje realizowane przy wsparciu środków unijnych i rządowe plany zapisane w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. – z perspektywą do 2030 r.”. Dokument ten zakłada stworzenie w naszym kraju 21 tzw. platform intermodalnych, z czego 10 powstać ma w ramach sieci bazowej TEN-T

Dalszy rozwój rynku intermodalnego w Polsce zapewnić mają inwestycje realizowane przy wsparciu środków unijnych i rządowe plany zapisane w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. – z perspektywą do 2030 r.”.

w największych ośrodkach gospodarczych Polski, w tym w portach morskich. Kolejnych 11 platform ma wchodzić w skład sieci kompleksowej TEN-T i uzupełniać działalność podstawowych centrów.

Jak zwrócił uwagę Sławomir Żałobka, wiceminister infrastruktury i rozwo-

ju (MiIIR), – *strategia zakłada również inwestycje w infrastrukturę kolejową, nowoczesny system sterowania ruchem ERTMS i modernizację taboru kolejowego.* Działania te wspomóc mają środki unijne, zarówno z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, jak też z nowego instrumentu finansowego

Wsparciem dla tego typu przewozów mają być również niższe stawki dostępu do infrastruktury. Dochodzi do tego również ulga intermodalna, na której sfinansowanie MiIIR przeznaczyło w br., 25 mln zł. Wice-minister Żałobka zapewnił, że kwota taka będzie przekazywana do spółki PKP PLK z pewnością do 2017 r.

Tylko ¼ kontenerów przewożonych koleją dociera do polskich portów. Pozostałe trafiają do Hamburga czy Rotterdamu.

CEF. W perspektywie budżetowej 2007-2013 na kolej przeznaczono 4,49 mld euro, z czego na 21 projekty intermodalne przekazano w ramach dofinansowania 504 mln zł (całkowita wartość tych inwestycji to 1,28 mld zł). Natomiast budżet na lata 2014-2020 zakłada wydatki na

Przewoźnicy zwracają uwagę, że kwestia ulgi jest bardzo niepewnym wsparciem. Jako przykład podają rozkład jazdy 2014/2015, kiedy to do dnia jego ogłoszenia nie mieli informacji o jej przyznaniu, ani o jej wysokości, przez co mieli problemy z wyceną swoich usług dla klientów. Tym bardziej, że stanowi ona aż 25% kosztów dostępu do infrastruktury.

Mimo tego, jak wielokrotnie zwracano uwagę, przewozy drogowe wciąż pozostają najtańszym i najszybszym środkiem transportu. Pojazdy ciężarowe obsługują prawie 70% transportu kontenerów z i do polskich terminali, a konkurowanie tylko i wyłącznie ceną w pewnym momencie będzie już niemożliwe. Konieczna jest więc dalsza poprawa stanu infrastruktury kolejowej, co znacznie usprawni i przyspieszy przewozy, a tym samym poprawi możliwości transportowe kolei. Szans na wzrost udziałów kolei w obsłudze portów można upatrywać także w proekologicznych działaniach



Pojazdy ciężarowe obsługują prawie 70% transportu kontenerów z i do polskich terminali, a konkurowanie tylko i wyłącznie ceną w pewnym momencie będzie już niemożliwe

Fot. Scania



Stan torów jest coraz lepszy (z Warszawy do Gdańska można przejechać w ciągu 5 godz., a nie jak kiedyś w 10-15 godz.), a wąskie gardła pojawiają się obecnie tam, gdzie trwają właśnie prace modernizacyjne

gestorów ładunków. Niektórzy z nich, jak np. szwedzka IKEA, wymagają, aby ich produkty były przewożone koleją.

Zastanawiano się również jak na sytuację przewozów intermodalnych w naszym kraju wpłynie uruchomienie od 10 listopada br. kolejowego korytarza transportowego nr 5 sieci bazowej TEN-T, łączącego Morze Bałtyckie z Adriatykiem. Tym bardziej, że przez nasz kraj przebiega także kolejowy korytarz transportowy nr 8, łączący Morze Północne z Bałtykiem. W rezultacie można spodziewać się dalszego wzrostu konkurencji między tymi szlakami i niebezpiecznego, z punktu widzenia naszych portów, przesuwania się jeszcze większej ilości ładunków z kierun-

wanych na tej trasie. Jako przykład podał okolice Łodzi, będące niejako polskim „zagłębieniem” magazynowym, które działa bez odpowiedniego połączenia z liniami kolejowymi, a tym samym z trasą korytarza.

Dodatkowo Janusz Piechociński, wicepremier i minister gospodarki, który ze względu na obowiązki nie mógł uczestniczyć w konferencji, a swoje wystąpienie przesłał w formie filmu, zaznaczył, że podpisanie umowy o wolnym handlu między Unią Europejską a USA przyczyni się do wzrostu wymiany handlowej oraz obrotów portów morskich, ale beneficjentami tego porozumienia mogą zostać przede wszystkim ośrodki z Europy Zachodniej. Dlatego, aby uniknąć peryferyzacji, niezwykle waż-

nożników nie były już tak dramatyczne jak jeszcze rok czy 2 lata temu. Mirosław Łosiński, dyrektor ds. operacyjnych Lotos Kolej, podkreślił, że stan torów jest coraz lepszy (z Warszawy do Gdańska można przejechać w ciągu 5 godz., a nie jak kiedyś w 10-15 godz.), a wąskie gardła pojawiają się obecnie tam, gdzie trwają właśnie prace modernizacyjne. Więcej do zrobienia jest, jego zdaniem, jeśli chodzi o bezpośredni dostęp do portów oraz jakość stacji portowych. O ile w Gdańsku przebudowa linii nr 226 oraz powstanie nowego mostu na Martwej Wiśle zapewnią bardzo dobry dojazd do Portu Północnego, o tyle w Gdyni niezbędne są inwestycje poprawiające możliwości dotarcia pociągów do portu i ich obsługi. Zwrócono również uwagę, że zbyt mało jest w Polsce odcinków torów umożliwiających prowadzenie pociągów o zwiększonym nacisku na osie.

Na temat złego stanu infrastruktury końcowej w portach mówił też wiceprezes Andrzej Pawłowski z PKP PLK. W związku z tym zarządca infrastruktury zlecił realizację studiów wykonalności dla stacji portowych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, które powinny być gotowe w sierpniu. Ponadto, ogłoszono przetarg na wykonawcę podobnej dokumentacji dla modernizacji linii kolejowych nr 201 i 203, będących alternatywnymi połączeniami wobec trasy E65, do portu w Gdyni. Wyniki powinny być znane również w sierpniu, zaś podpisanie umowy planowane jest na październik. Łącznie w 2015 r. PKP PLK zamierza wydać na inwestycje infrastrukturalne 8 mld zł, wobec 7 mld zł przeznaczonych na ten cel w 2014 r. W planach jest przebudowa 522 km torów. ◀

FP

Aby uniknąć peryferyzacji, niezwykle ważna jest inicjatywa polskich portów w poszerzaniu współpracy w regionie Morza Bałtyckiego, jak również szukania możliwości współdziałania z najbliższymi sąsiadami, np. z Białorusią, w obsłudze ich ładunków.

ku północ-południe na relacje wschód-zachód. Tym bardziej, że już teraz, na co zwrócił uwagę prof. Andrzej Grzelakowski, tylko ¼ kontenerów przewożonych koleją dociera do polskich portów. Pozostałe trafiają do Hamburga czy Rotterdamu. Istnieje więc niebezpieczeństwo, że dysproporcja ta jeszcze się pogłębi.

Z kolei dr Tadeusz Bocheński z Uniwersytetu Szczecińskiego, mówił o bardzo niewielkim powiązaniu infrastruktury kolejowej polskiego odcinka korytarza nr 5 z siecią centrów logistycznych zlokalizo-

na jest inicjatywa polskich portów w poszerzaniu współpracy w regionie Morza Bałtyckiego, jak również szukania możliwości współdziałania z najbliższymi sąsiadami, np. z Białorusią, w obsłudze ich ładunków.

Będzie tylko lepiej

Kwestia jakości infrastruktury kolejowej w Polsce była wielokrotnie podnoszona w trakcie dyskusji. Chociaż stwierdzono, że tylko 25% sieci reprezentuje poziom europejski, to tym razem opinie prze-

Olbrzym zawinął do Hamburga

CSCL GLOBE to pierwszy statek o pojemności 19.100 TEU jaki był odprawiany w hamburskim porcie. Ten największy kontenerowiec na świecie obsługuje serwis liniowy na szlaku pomiędzy Europą a Azją.

Taka jednostka jak CSCL GLOBE powinna się przyczynić do ugruntowania przez Chiny pozycji najbardziej znaczącego partnera handlowego Hamburga w przewozach kontenerowych. Po zakończeniu szacowania wyników przeładunku w 2014 r. Hafen Hamburg Marketing uważa, że poziom 3 milionów TEU w przewozach kontenerowych z Chinami jest możliwy do osiągnięcia.

Większe zanurzenie pożądane

Około 400 m długości i 59 m szerokości oraz zanurzenie pod pełnym obciążeniem w wysokości 16 m – to są wymiary nowego kontenerowego giganta mórz CSCL GLOBE. Dzięki pojemności 19 100 TEU ta najnowsza jednostka China Shipping Container Lines jest największym statkiem kontenerowym na świecie. W przyszłym roku stocznia Hyundai Heavy Industries w Korei Południowej dostarczy jeszcze cztery siostrzane statki CSCL GLOBE. Przy terminalu Eurogate Container Terminal Hamburg statek wyładuje i załaduje około 11 000 TEU.

– Liczymy w przyszłych latach na dalszy wzrost w przewozach Azja – Europa i chcemy dalej powiększać nasze udziały w rynku na tym szlaku. Port Hamburg ma dla nas kluczowe znaczenie jako brama dla ładunków lokalnych oraz jako hub transshipmentowy – aktualnie w Hamburgu jesteśmy obecni raz w tygodniu z dwoma własnymi i dwoma

czarterowanymi serwisami – powiedział Niels Harnack, szef China Shipping Agency GmbH, gdy CSCL GLOBE po raz pierwszy zacumował przy terminalu Eurogate w Hamburgu. Podkreślił, że pogłębienie toru wodnego dolnej i zewnętrznej Łaby to konieczność, żeby łańcuchy transportowe mogły być jeszcze efektywniej ukształtowane. Jeśli zanurzenie na Łabie zwiększy się o metr, statki kontenerowe wielkości CSCL GLOBE będą mogły przewieźć ponad 1000 TEU więcej. Serwis AEX-1, w którym eksploatowany jest CSCL GLOBE, oferuje zawinięcia do następujących portów: Tian-

jin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapur, Port Kelang, Felixstowe, Rotterdam, Hamburg i Zeebrügge.

z 2,3 mln TEU w przewozach między Chinami a Hamburgiem, w pierwszych 9 miesiącach roku 2014 odnotowano znaczący wzrost ich wysokości – 12,8%. Wśród najczęściej przewożonych grup ładunkowych znajdują się zarówno po stronie importu jak i eksportu artykuły spożywcze, maszyny i wyposażenie jak również urządzenia AGD, wyroby z drewna, papier i artykuły drukarskie, oraz metale i wyroby metalowe.

– Dalszy wzrost przewozów kontenerowych i eksploatacji dramatycznie uwiadacznia, że nie możemy już dłużej zwlekać z pogłębieniem dolnej i zewnętrznej Łaby.

Pogłębienie toru wodnego dolnej i zewnętrznej Łaby to pilna konieczność, żeby łańcuchy transportowe mogły być jeszcze efektywniej ukształtowane

Pogłębienie koryta rzeki musi rozpocząć się w 2015 r. – apeluje członek zarządu Hafen Hamburg Marketing Axel Mattern.

Pomiędzy Hamburgiem a Chinami

Z okazji pierwszego zawinięcia CSCL GLOBE do Hamburga wiceprezydent China Shipping Yu Zenggang stwierdził z przekonaniem, że zarówno pogłębienie toru wodnego Łaby jak i powiększenie obrotnicy w porcie przy Waltersshof do 600 metrów zostanie zrealizowane. – Te istotne szczególnie z punktu widzenia wielkich statków kontenerowych inwestycje mają wielkie znaczenie dla naszych klientów, którzy operują w porcie Hamburg – stwierdził Yu Zenggang.

W przewozach kontenerowych dominują w Hamburgu kontenery, które są importowane i eksportowane przez ten największy niemiecki port z lub do Chin. Niemal co trzeci kontener, który zostaje przeładowany w Hamburgu, przypluwa z Chin lub też rozpoczyna swoją podróż do Chin. Łącznie

To, że handel zagraniczny z Chinami w Hamburgu jest szczególnie mocno zakorzeniony, potwierdza obok dominujących relacji w przeładunku także liczba ponad 500 chińskich przedsiębiorstw, które dotychczas w tym hanzeatyckim mieście zostało zarejestrowanych w rejestrze handlowym. Do tego dochodzi ponad 700 hamburskich przedsiębiorstw, które utrzymują kontakty handlowe z Chinami, a spośród których około 140 firm jest obecnych w Republice Ludowej z własnym oddziałem, przedstawicielstwem handlowym lub zakładem. Hafen Hamburg Marketing ma własne przedstawicielstwo portowe w Shanghaju oraz w Hongkongu. ◀



Przy terminalu Eurogate Container Terminal Hamburg statek wyładuje i załaduje około 11 000 TEU

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. z siedzibą przy ul. Zamkniętej 18, 80-955 Gdańsk informuje, że w dniu 15.04.2015 r. w gazetach „Rzeczpospolita”, „Dziennik Bałtycki” oraz na stronie internetowej www.portgdansk.pl ukazało się ogłoszenie o przetargu na dzierżawę nieruchomości gruntowych o następującej treści:



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk
OGŁASZA PISEMNY PRZETARG NIEOGRANICZONY NR 5/HU/2015
NA DZIERŻAWĘ NIERUCHOMOŚCI GRUNTOWYCH ZLOKALIZOWANYCH W GDAŃSKU
W REJONIE ULIC SUCHARSKIEGO I KONTENEROWEJ



Przedmiotem postępowania przetargowego są n/w nieruchomości gruntowe:

- TEREN 1 o pow. ok. 9,46 ha**
- TEREN 2 o pow. ok. 1,87 ha**
- TEREN 3 o pow. ok. 4,44 ha**
- TEREN 4 o pow. ok. 12,87 ha**
- TEREN 5 o pow. ok. 2,02 ha**
- TEREN 6 o pow. ok. 12,76 ha**
- TEREN 7 o pow. ok. 2,10 ha**

Nieruchomości są niezabudowane i niezagospodarowane, przeznaczone pod działalność produkcyjno-usługową zgodnie z „Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego „Port Północny I” w mieście Gdańsku, w tym pod usługi intermodalne. Każdy z obszarów może zostać zagospodarowany indywidualnie. Oferta może zostać złożona na jeden teren lub na wybrane tereny łączne. Przyszły Dzierżawca będzie zobowiązany do wykonania we własnym zakresie, na własne ryzyko i na własny koszt wszelkich prac i robót koniecznych do przystosowania nieruchomości dla prowadzenia zamierzonej działalności.

Czynsz Dzierżawny za nieruchomości gruntowe objęte przetargiem składa się z niżej wymienionych opłat:

1. Opłaty Stałej - wyrażonej w zł/m²/miesiąc, która wnoszona będzie z góry w okresach miesięcznych, w terminie 14 dni od daty wystawienia przez Wydzierżawiającego faktury. Minimalne miesięczne wywoławcze stawki Opłaty Stałej wynoszą:

- za Teren 1 – 1,60 zł/m²**
- za Teren 2 – 1,20 zł/m²**
- za Teren 3 – 1,40 zł/m²**
- za Teren 4 – 1,70 zł/m²**
- za Teren 5 – 1,50 zł/m²**
- za Teren 6 – 1,40 zł/m²**
- za Teren 7 – 1,40 zł/m²**

W okresie realizacji inwestycji będą obowiązywały stawki inwestycyjne Opłaty Stałej, które ustala się w następujący sposób:

- od dnia protokolarnego przekazania nieruchomości do dnia uzyskania pozwolenia na budowę, lecz nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia protokolarnego przekazania nieruchomości w wysokości 10% oferowanej stawki Opłaty Stałej,
- po powyższym okresie maksymalnie do dnia uzyskania pozwolenia na użytkowanie, lecz nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia protokolarnego przekazania nieruchomości w wysokości 20% oferowanej stawki Opłaty Stałej.

2. Opłaty Dodatkowej:

równej sumie wszelkich związanych z nieruchomością opłat publicznych lub cywilnoprawnych poniesionych przez Wydzierżawiającego, w tym opłat od gruntów, budynków lub budowli, włącznie z obiektami budowlanymi nabytymi lub wybudowanymi przez Dzierżawcę w granicach nieruchomości, a w szczególności: kwot odpowiadających pełnej wysokości zapłaconego przez Wydzierżawiającego podatku od nieruchomości lub podatków zastępujących podatek od nieruchomości oraz zapłaconych przez Wydzierżawiającego opłat z tytułu użytkowania wieczystego lub opłat zastępujących tę opłatę. Opłata Dodatkowa płatna będzie przez Dzierżawcę kwartalnie z góry, w terminie do 14 dni od daty wystawienia przez Wydzierżawiającego faktury. Część Opłaty Dodatkowej obejmująca opłatę za użytkowanie wieczyste płatna będzie jednorazowo z góry do 15 marca danego roku.

3. W przypadku prowadzenia przez Dzierżawcę na terenie nieruchomości działalności generującej przeładunki morskie w porcie gdańskim prowadzone przez Dzierżawcę samodzielnie, bez pośrednictwa operatorów portowych będzie obowiązywała dodatkowo Opłata Ruchoma i obliczana będzie jako iloczyn stawki za 1 tonę przeładowywanego towaru i ilości ton przeładowanego ładunku w obrocie morskim, w relacji statek-nabrże,

nabrże-statek. Wywoławcza stawka za jedną przeładowaną tonę wynosi 0,60 zł/tonę. Opłata ta wnoszona będzie miesięcznie, z dołu za miesiąc poprzedni, w terminie 14 dni od daty wystawienia przez Wydzierżawiającego faktury.

Podane opłaty:

- są stawkami netto i zostaną powiększone o należny podatek VAT.
- nie zawierają opłat za czynniki energetyczne, które będą regulowane przez Dzierżawcę w oparciu o oddzielne umowy zawarte z ZMPG S.A. lub innym dostawcą.
- stawki Opłaty Stałej i Ruchomej będą podlegać corocznej waloryzacji o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowany przez Prezesa GUS za rok poprzedni.
- Opłata Dodatkowa wynikać będzie z decyzji lub ogłoszeń przez prawo przewidzianych lub decyzji organów właściwych do naliczania i poboru podatków i opłat z tytułu użytkowania wieczystego.
- nie zawierają opłat portowych, wynikających z Taryfy opłat portowych ZMPG S.A.

Okres dzierżawy powinien zaproponować Oferent. Istnieje możliwość dzierżawy do lat 30, lecz nie krócej niż na 10 lat. Zawarcie umowy na okres powyżej 10 lat wymaga uzyskania przez ZMPG S.A. zgody Ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa udzielonej w drodze decyzji administracyjnej wydanej w porozumieniu z Ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej. Szczegółowy tryb udzielania zgody przez właściwego Ministra uregulowany jest w art. 3 ustawy o portach i przystaniach morskich.

Warunkiem uczestnictwa w przetargu jest:

- a) wniesienie **wadium**, którego wysokość wynosi: **100 000,00 zł**. Wadium należy wpłacić na rachunek bankowy ZMPG S.A. w **Banku BPH S.A.** na konto nr **10 1060 0076 0000 3310 0019 9583** tytułem: „Przetarg nr 5/HU/2015”. Wadium należy wpłacić w takim terminie, aby zostało zaksięgowane na w/w koncie najpóźniej w dniu **17.06.2015 r.**
- b) złożenie oferty osobiście w Sekretariacie Pionu Handlowego w pokoju nr 104B (I piętro) ZMPG S.A. ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk, bądź przesłanie pocztą do dnia **18.06.2015 r. do godz. 10⁰⁰**.
- c) załączenie do dokumentacji przetargowej „Koncepcji zagospodarowania terenu” i złożenie jej wraz z ofertą w części pt. Identyfikacja Zamierzeń.
- d) brak otwartej procedury upadłości lub likwidacji.

Otwarcie ofert nastąpi dnia **18.06.2015 r. o godz. 10¹⁵** w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., przy ul. Zamkniętej 18 w Gdańsku Nowym - Porcie w Sali konferencyjnej nr 9B na parterze.

Osoby, które przybędą dnia **07.05.2015 r. o godz. 12¹⁵** na ul. Kontenerową będą mogły dokonać wizji nieruchomości stanowiących przedmiot przetargu. Uczestnictwo w wizji należy co najmniej dzień wcześniej potwierdzić telefonicznie pod nr tel. (058) 737 99 31 - sekretariat lub (058) 737 71 64 – menedżer klienta. Miejsce spotkania: przystanek autobusowy przed Pomorskim Centrum Logistycznym w Gdańsku przy ul. Kontenerowej. Dopuszcza się możliwość dodatkowych oględzin przedmiotu przetargu po wcześniejszym uzgodnieniu telefonicznym terminu pod ww. numerami telefonu.

Szczegółowe warunki przetargu określa dokumentacja przetargowa wraz z załącznikami, którą można otrzymać w sekretariacie Pionu Handlowego ZMPG S.A. w Gdańsku Nowym Porcie przy ul. Zamkniętej 18 – pokój nr 104 B I piętro w dni robocze w godz. 8⁰⁰–14⁰⁰, tel.: (058) 737 99 31 lub (058) 737 97 23, fax.: (058) 737 97 22 lub pobrać na stronie internetowej ZMPG S.A.: www.portgdansk.pl w zakładce Zarząd Portu/Przetargi.

- Złożenie jednej ważnej oferty wystarcza do odbycia przetargu.
- Otwarcie ofert i ogłoszenie treści ofert handlowych jest jawne.
- W przypadku oferty, która została wybrana, Oferent jest nią związany do czasu podpisania z ZMPG S.A. umowy dzierżawy.
- Zarząd ZMPG S.A. jest uprawniony do odwołania przetargu bez podania przyczyn do momentu otwarcia ofert.

Ma być bezpieczniej. Ale czy będzie?

18 maja wchodzi w życie nowelizacja przepisów, zaostrzająca kary dla przekraczających prędkość, szczególnie w obszarze zabudowanym oraz dla osób pijanych, wsiadających za kierownicę. W planach są kolejne zmiany, w wyniku których wzrosną stawki mandatów.

Nowelizacja ustawy *Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw* to inicjatywa Ministerstwa Spraw Wewnętrznych mająca w założeniu zwiększyć bezpieczeństwo na polskich drogach. W dokumencie znalazły się również propozycje Ministerstwa Sprawiedliwości oraz Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Od 18 maja

Przepisy przewidują karę zatrzymania prawa jazdy na okres trzech miesięcy w przypadku przekroczenia dwukrotnie prędkości w terenie zabudowanym. W praktyce oznacza to, że jeśli przy ograniczeniu prędkości do 50 km/godz., kierowca będzie jechał z powyżej 100 km/godz., straci czasowo uprawnienia do kierowania pojazdami. Prawo jazdy zostanie odebrane bezpośrednio przez kontrolującego policjanta. Jeżeli osoba przyłapana na przekroczeniu prędkości będzie w dalszym ciągu prowadzić pojazd bez prawa jazdy, 3-miesięczny okres, na jaki zostało ono zatrzymane, będzie przedłużony do 6 miesięcy. W przypadku ponownego prowadzenia pojazdu w przedłużonym okresie, starosta wyda decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdem. Kierowca straci więc prawo jazdy i będzie musiał ubiegać się

o nie od początku (zaliczenie kursu i zdanie egzaminu). Jednocześnie prowadzenie samochodu czy motocykla bez uprawnień będzie traktowane nie jako wykroczenie (jak to jest obecnie), ale przestępstwo zagrożone karą do dwóch lat pozbawienia wolności.

Zaostrzono również kary w wypadku przewożenia zbyt dużej liczby osób, przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym. I w tym wypadku kierowcy utracą uprawnienia do prowadzenia pojazdów na okres 3 miesięcy.

skazania za to samo przestępstwo, sąd będzie orzekł dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów. Również sąd będzie orzekł wysokość świadczenia pieniężnego. Będzie ono jednak wynosiło co najmniej 5 tys. zł w przypadku skazanego po raz pierwszy za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, a 10 tys. w przypadku recydywisty. Nowe prawo przewiduje możliwość skrócenia kary dla osób skazanych za prowadzenie pojazdu i będących pod wpływem alkoholu, objętych zakazem prowadzenia pojazdów. Jest jednak warunek zainstalo-

Przepisy przewidują karę zatrzymania prawa jazdy na okres trzech miesięcy w przypadku przekroczenia dwukrotnie prędkości w terenie zabudowanym.

Dla osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego oraz tych, którzy zbiegli z miejsca wypadku, oprócz dotkliwych kar finansowych, sądy będą wydawały zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo określonego rodzaju pojazdów na okres 3-15 lat. Wobec kierowców skazanych za prowadzenie w stanie nietrzeźwości przyłapanych na prowadzeniu mimo uprzedniego

wania w samochodzie blokady alkoholowej – tzw. *alcolocka* – uniemożliwiającej uruchomienie silnika, gdy poziom alkoholu w wydychanym przez kierującego powietrzu przekracza 0,1 mg alkoholu w 1 dcm³. Prowadzenie samochodu wyposażonego w tego typu blokadę będzie możliwe nie wcześniej niż po upływie połowy orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów, a w przypadku dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów – nie wcześniej niż po 10 latach.

Czy zmiany spowodują, że będzie bezpieczniej? Zobaczmy. Na pewno jednak zwiększy się popyt na aplikacje ostrzegające o kontrolach prędkości.

Już obowiązują

Warto przypomnieć, że pierwsze nowelizacje zwiększające kary dla kierowców weszły w życie z dniem 11 kwietnia. Są to kary dla kierowców parkujących na miejscach dla inwalidów, które obecnie wynoszą nie 500, a 800 zł. Natomiast osoby, które bezprawnie posługują się kartami parkingowymi dla osób niepełnosprawnych, zapłacą 300 zł. Jeśli jednak ich samochód będzie stał na kopcercie dla niepełnosprawnych, będzie to już 1000 zł.

Z 350 do 500 zł podniesiono mandat dla kierowców łamiących zakaz wjazdu ciężarówką,



Z 350 do 500 zł podniesiono mandat dla kierowców łamiących zakaz wjazdu ciężarówką, co dotyczy wszystkich pojazdów o określonej znakami masie całkowitej

żarówką, co dotyczy wszystkich pojazdów o określonej znakiem masie całkowitej. Mandat o wysokości 100 zł wprowadzono dla osób prowadzących kłady bez kasu. Natomiast osoby, które nie ukończyły 18 roku życia, a prowadzą wózki rowerowe,

W kolejce do podpisania

Na podpis prezydenta czekają przepisy dotyczące przewożenia dzieci. O sposobach ich przewożenia będzie decydował nie tylko wiek, ale i wzrost. Na tylnych

Karą administracyjną będzie zawsze obciążony właściciel pojazdu na podstawie fotografii z numerem rejestracyjnym będącej dowodem popełnienia wykroczenia i nie będzie weryfikacji, kto naprawdę prowadził sfotografowany samochód.

muszą się legitymować kartą rowerową, kartą motorowerową lub prawem jazdy.

Podwyższono już kary w wypadku rozerwystów, u których stwierdzono zawartość alkoholu we krwi – od 0,2 do 0,5 promila przewiduje się mandat w wysokości 350-500, a powyżej 0,5 promila – 500 zł. Natomiast złagodzone karę dotyczącą używania odblasków przez pieszych – obecnie wynosi 100 zł.

siedzeniach fotelik nie będzie potrzebny, jeśli dziecko ma co najmniej 135 cm wzrostu i jest przypięte pasem bezpieczeństwa. Bez fotelika (na tylnych siedzeniach) będzie można też przewozić dziecko, które ukończyło 3 lata i jest przypięte pasami bezpieczeństwa, ale pod warunkiem, że dwójka innych dzieci jedzie na fotelikach i nie ma miejsca na zamontowanie trzeciego. Natomiast na przednim siedzeniu



W przypadku ponownego prowadzenia pojazdu w przedłużonym okresie, starosta wyda decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdem. Kierowca straci więc prawo jazdy i będzie musiał ubiegać się o nie od początku (zaliczenie kursu i zdanie egzaminu)

Transics
a WABCO company

**DANE DOTYCZĄCE CIĘŻARÓWEK, PRZYCZEP I KIEROWCY
OD TERAZ NA JEDNEJ PLATFORMIE**

www.transics.com





Obecnie parlament pracuje nad sposobem określenia wysokości mandatu za przekroczenie prędkości. Mandaty te mają być ustalane procentowo, na podstawie przeciętnego wynagrodzenia z poprzedniego roku i ogłaszane przez GUS

w samochodzie tylko wtedy będzie można przewozić dziecko, jeśli będzie miało co najmniej 150 cm wzrostu i oczywiście będzie przypięte pasem bezpieczeństwa. Jeżeli w samochodzie nie ma pasów, to nie mogą w nim jechać dzieci do lat 3. Z pasów natomiast nie muszą korzystać kobiety w ciąży, taksówkarze, instruktorzy prowadzący kursy nauki jazdy i egzaminatorzy, funkcjonariusze Żandarmerii Wojskowej i Biura Ochrony Rządu, zespoły medyczne oraz osoby posiadające zaświadczenia lekarskie.

Obecnie parlament pracuje nad sposobem określenia wysokości mandatu za przekroczenie prędkości. Mandaty te mają być ustalane procentowo, na podstawie przeciętnego wynagrodzenia z poprzedniego roku i ogłaszane przez GUS. (W 2014 r. było to 3800 zł). Stawka procentowa ma być tym wyższa im większe było przekroczenie prędkości. Sumy będą podwajane, jeżeli przekroczenie prędkości będzie miało miejsce w terenie zabudowanym.



Dla osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego oraz tych, którzy zbiegli z miejsca wypadku, oprócz dotkliwych kar finansowych, sądy będą wydawały zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo określonego rodzaju pojazdów na okres 3-15 lat

Jeszcze przed wakacjami?

Zmiany mają też być wprowadzone w Prawie o ruchu drogowym. Aktualnie finalizowane są nowelizacje zmieniające kwestie związane z obsługą fotoradarów i karaniem za zarejestrowane wykroczenia i – być może – zacząć obowiązywać przed wakacjami.

Nowelizacja przepisów zakłada, że fotoradarów stacjonarnych i przenośnych nie będzie już obsługiwać straż miejska, co ma położyć kres praktykom łatania gminnych budżetów z kieszeni kierowców. Fotoradarami stacjonarnymi zarządzać będzie Inspekcja Transportu Drogowego, a pieniądze pochodzące z mandatów będą trafiały na konto skarbu państwa. Fotoradary przenośne będzie obsługiwać

cji, kto naprawdę prowadził sfotografowany samochód. Ustawodawcy uważają, że system ten usprawni kulejący proces karania i pozyskiwania pieniędzy, unie-możliwi jednak nakładanie punktów karnych na kierowców, bo według Trybunału Konstytucyjnego łączenie tych sankcji jest niemożliwe. Problem braku identyfikacji kierowcy dotyczy głównie właścicieli przedsiębiorstw, wypożyczalni samochodów oraz firm zajmujących się leasingiem aut. Będą oni musieli dochodzić zwrotu kosztów mandatów od rzeczywistych użytkowników.

Po wejściu w życie opisanych zmian punkty karne będą mogli przyznawać jedynie policjanci ujawniający wykroczenia. W ten sposób wraca w dużym stopniu dawny stan rzeczy, gdyż punkty nie ob-

Fotoradarami stacjonarnymi zarządzać będzie Inspekcja Transportu Drogowego, a pieniądze pochodzące z mandatów będą trafiały na konto skarbu państwa.

policja, a funkcjonariusze straży miejskiej jedynie w określonym przepisami okresie przejściowym. Samochody z wideo rejestratorami będą natomiast wyłącznie w wyposażeniu policji, ITD straci prawo obsługiwanie się nimi.

W nowych przepisach przewidziano również nowy sposób karania za wykroczenia zarejestrowane stacjonarnymi fotoradarami. Karą administracyjną będzie zawsze obciążany właściciel pojazdu na podstawie fotografii z numerem rejestracyjnym, będącej dowodem popełnienia wykroczenia, a więc nie będzie weryfika-

cją konta osób notorycznie łamiących przepisy, co mogłyby doprowadzić do odbierania im praw jazdy oraz ponownego zdawania egzaminu.

Projekt negatywnie ocenili eksperci od ruchu drogowego i bezpieczeństwa, a także Krajowa Rada Sądownictwa, która uważa, że nowe przepisy łamałyby zasadę równego traktowania obywateli.

W połowie roku

Na 29 odcinkach dróg zaczną być montowane urządzenia służące do pomiaru odcinkowego prędkości. Ich lokalizację podano do publicznej wiadomości. Będą oznaczone znakiem D-51, takim jak ten, który informuje o fotoradarze. Dodatkowo tabliczka będzie wskazywała długość odcinka pomiarowego, na którym wyliczana będzie średnia prędkość samochodu. Przepisy dopuszczają, by maksymalna długość odcinka pomiarowego wynosiła 10 km w terenie zabudowanym i 20 km poza nim. W praktyce najdłuższy odcinek ma niecałe 6 km, a średnia wynosi 2,7 km.

Podobnie jak fotoradarami pomiarem odcinkowym zajmuje się Inspekcja Transportu Drogowego. Dlatego też informacja o wykroczeniu zanotowanym w systemie pomiaru odcinkowego, która dotrze do właściciela pojazdu, dostarczona będzie przez ITD, a nie przez policję. ◀

Elżbieta Haber



Jak obniżyć koszty transportu, nie tracąc na jakości

Optymalizacja kosztów staje się koniecznością dla firm z branży transportowej. Szukanie oszczędności nie musi wiązać się ze spadkiem jakości usług. Dobrze przemyślana organizacja i rozwiązania technologiczne pozwalają na zmniejszenie wydatków związanych z transportem, a w konsekwencji przyczyniają się do zwiększenia konkurencyjności firmy.

Zacznij od sprawnego systemu IT

Zastosowanie ujednoczonego rozwiązania IT, jest kluczem do oszczędności. Ze sprawnym systemem można z łatwością dążyć do standaryzacji usług. W logistyce odnosi się to do opracowania jednorodnego schematu działań, który pozwoli na uporządkowanie całego procesu oraz jego bieżący nadzór.

- Wprowadzenie dobrze działających systemów informatycznych znacznie usprawni organizację i działanie przedsiębiorstwa. W ten sposób można obniżyć koszty ryzyka występowania nieprzewidzianych wydatków - komentuje Sławomir Woźniak, Dyrektor Sprzedaży SOOT.pl - Warto wybrać takie rozwiązanie, które będzie miało możliwość integracji z systemem ERP firmy. Zwiększy to wydajności pracy oraz usprawni komunikację między działem logistyki, a spedytorami i przewoźnikami. - kontynuuje Sławomir Woźniak.

Ważna pod kątem optymalizacji kosztów jest również konsolidacja. Polega ona na łączeniu przesyłek, które docelowo mają trafić w jedno miejsce, przykładowo do jednego miasta. Działanie to może dotyczyć pojedynczych paczek, jak i masowych zamówień. Najlepsze efekty konsolidacja przynosi wtedy, kiedy odbywa się na poziomie kilku firm. W takim przypadku, koszty są rozdzielane równo na wszystkie przedsiębiorstwa. Konsolidacja ma duże znaczenie, zwłaszcza ze względu na coraz częstsze występowanie przesyłek rozdrobnionych, generujących większe koszty transportu niż sama wartość zlecenia.

Na każdym etapie funkcjonowania firmy, warto prowadzić analizy kosztów. Monitoring oraz raportowanie wydatków pozwoli ustalić, gdzie należy poszukać oszczędności, a także w jaki sposób ograniczyć koszty w przyszłości.

- Pomocny w bieżącej analizie jest stały dostęp do systemu, który wspiera zarządzanie procesami logistycznymi na terenie zakład. Przewoźnicy mogą dzięki temu, otrzymywać i uzupełniać informacje również w nocy i weekendy - dodaje Sławomir Woźniak, Dyrektor Sprzedaży SOOT.pl - Dzięki tym prostym czynnościom, możemy mieć gwarancję, że fundusze są efektywniej rozporządzane, a dokumentacja do ewentualnych audytów uporządkowana i zebrana w jednym miejscu.

Więcej o tym, jak obniżyć koszty transportu na WWW.SOOT.PL

Nie przepaść szansy na rozwój

Transics
a WABCO company

Rosnące nasycenie rynku transportowego w Polsce sprawia, że firmy z sektora TSL tną koszty operacyjne. Priorytetem jest odpowiednia diagnostyka potrzeb, a kluczem pozwalającym na otwarcie drzwi redukcji wydatków – informacja.

Kiedy w 2004 r. Polska wchodziła w strukturę Unii Europejskiej, sektor TSL był jeszcze słabo rozwinięty. Wspólny rynek, a co za tym idzie, większe możliwości eksportowe stanowiły impuls, który pozwolił na rozwój transportu drogowego oraz powstawanie dużej liczby centrów logistycznych na terenie kraju. Inwestycje w infrastrukturę oraz otwarcie się polskich przedsiębiorców na kooperację z zagranicznymi podmiotami sprawiły, że Polska stała się europejskim liderem w sektorze transportu.

Od wejścia do UE nasz rynek TSL notuje wzrosty, zarówno w przypadku liczby firm świadczących usługi transportowe, jak i liczby samochodów ciężarowych. Jednak, co pokazują ostatnie wydarzenia międzynarodowe, przedsiębiorstwa transportowe muszą być przygotowane na zmienność

warunków funkcjonowania. Aby utrzymać rentowność i konsekwentnie prowadzić ekspansję, muszą nieustannie budować swoją konkurencyjność.

Optymalizacja działań

Szansę na rozwój wykorzystał SKAT Transport, działający na rynku transportowym od 1991 r. operator transportowo-logistyczny. Firma specjalizuje się w międzynarodowym i krajowym transporcie drogowym, intermodalnym oraz w przeprawach promowych, a jej motto to ALWAYS ON TIME. Przedsiębiorstwo jest laureatem wielu prestiżowych na-

ca usług telematycznych została podjęta profilaktycznie. Optymalizacja funkcjonowania floty, która przekłada się na wzrost efektywności operacyjnej, była jednym z najważniejszych wyzwań, które stały przed dostawcą oraz odbiorcą rozwiązania.

W firmie zainstalowano serce całego systemu, czyli oprogramowanie TX-CONNECT. W pojazdach pojawiły się komputery pokładowe TX-MAX GO podłączone do magistrali CAN oraz tachografu. Całość została zintegrowana z systemem logistycznym InterLan Speed. W roku 2014 została podjęta decyzja o implementacji intuicyjnych komputerów z ekranem dotykowym TX-SKY.

Walka o klienta jedynie przez obniżanie marży to strategia krótkowzroczna. Dlatego SKAT Transport zdecydował się postawić na optymalizację działań, szukanie realnych oszczędności, a jednocześnie na windowanie jakości obsługi klienta.

gród, w tym wielokrotnie „Gazeli Biznesu” i „Diamentów Forbesa”.

– *Gdybyśmy nie zdecydowali się na inwestycje, nie szukali nowych rozwiązań, nie dywersyfikowali przychodów, mogłoby się okazać w pewnym momencie, że zostajemy w tyle za innymi. Walka o klienta jedynie przez obniżanie marży jest strategią krótkowzroczną, na co zresztą choruje wiele firm. Za jakiś czas może się okazać, że więcej zejść z ceny nie sposób – tłumaczy Michał Andrószowski, dyrektor ds. rozwoju SKAT Transport. – Dlatego firma SKAT Transport zdecydowała się postawić na optymalizację działań, szukanie realnych oszczędności, a jednocześnie na windowanie jakości obsługi klienta – dodaje.*

Redukcja kosztów operacyjnych możliwa jest pod warunkiem, że posiadamy pełne dane na temat funkcjonowania floty. Zawsze to informacja stanowi punkt wyjścia wszelkich analiz. Dlatego SKAT Transport od 2009 r. korzysta z rozwiązań Transics. Decyzja o współpracy z dostaw-

Inne oblicze oszczędności

Dbanie o własny tabor przez przewoźnika drogowego, intensywna wymiana pojazdów oraz implementacja rozwiązania Transics pozwoliły na znaczne ograniczenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz redukcję emisji CO₂. W ciągu ostatnich dwóch lat pojazdy SKAT Transport ograniczyły spalanie paliwa średnio o około 2 litry na 100 km. Firma Transics dostarcza dane, dzięki którym możliwa jest analiza spalania pod różnym kątem. Ponadto wzrosła efektywność operacyjna floty SKAT Transport. Rozwiązania Transics umożliwiły także sprawniejszą organizację czasu pracy kierowców, uprościły komunikację, raportowanie realizacji przewozu oraz skanowanie dokumentacji zaraz po zrealizowanym zleceniu. Zespół zajmujący się rynkiem polskim stanął na wysokości zadania, dostosowując system do potrzeb właśnie polskich przewoźników. Jedynym



Dbanie o własny tabor przez SKAT Transport, intensywna wymiana pojazdów oraz implementacja rozwiązania Transics pozwoliły na znaczne ograniczenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz redukcję emisji CO₂

z przykładów jest rozwiązanie dotyczące rozliczania czasu pracy kierowców, które funkcjonuje w odmienny sposób niż w innych krajach, na przykład we Francji czy w Niemczech. Efektem tej synergii jest wzrost satysfakcji klientów oraz konkurencyjności SKAT Transport na rynku przewoźników.

– Nasza współpraca z firmą Transics trwa już wiele lat. Rozwiązania oraz wsparcie wdrożeniowe, które otrzymujemy, spełniają nasze wysokie wymagania, jakie stawiamy przed dostawcą telematyki. Udało się zoptymalizować procesy w interesujących nas obszarach, dzięki czemu są mniej czaso- oraz kosztochłonne. Ponadto informacje przekazywane za pośrednictwem systemu do zarządzania flotą Transics pozwalają na zaplanowanie dalszego rozwoju



SKAT Transport specjalizuje się w międzynarodowym i krajowym transporcie drogowym, intermodalnym oraz w przewozach promowych, a jego motto to ALWAYS ON TIME

i poszukiwanie kolejnych innowacyjnych rozwiązań dla naszej firmy – mówi Michał Andrószowski.

Mimo kłód, jakie co rusz rzucane są polskim firmom transportowym pod nogi, niektórym udaje się wypracować silną pozycję w branży. Potrzeba oczywiście dużo chęci, pracy, inwestycji, ale przede wszystkim przygotowania długofalowej strategii. Inaczej, prędzej czy później, może się okazać, że przespaliśmy naszą szansę na rozwój. ◀

KK

Punkt wyjścia wszelkich analiz zawsze stanowi informacja. Dlatego SKAT Transport od 2009 r. korzysta z rozwiązań Transics.



WWW.TARGI.PALIWA.PL

XXII MIĘDZYNARODOWE TARGI STACJA PALIW

13-15 MAJA 2015



POLSKA
IZBA
PALIW
PŁYNNYCH

TWORZYMY KRĘGI BIZNESU

Manipulacje tachografem – nie tylko polski problem

Jak podaje Główny Inspektorat Transportu Drogowego, w 2014 r. kontrole wykryły 12 021 przypadków manipulacji tachografami w ciężarówkach. To dużo, jednakże Polska nie jest niechlubnym liderem pod tym względem.

W tej kategorii zdecydowanie prym wiedzie Rumunia – kraj, który podobnie jak Polska walczy o swój kawałek transportowego tortu. W skutek kontroli w 2014 r. służby zastosowały tam 18881 kar wobec kierowców i 3041 kar wobec przedsiębiorstw.

Wszędzie, na wiele sposobów

Niebezpiecznemu procederowi, który przyczynia się do śmiertelnych wypadków na europejskich drogach, uwagę poświęcili uczestnicy międzynarodowej konferencji „Manipulacje tachografem a bezpieczeństwo na drodze”, która odbyła się pod patronatem Komisji Europejskiej i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jak się okazuje, nie tylko Polacy mają problem z łamaniem prawa przez kierowców i przedsiębiorstwa transportowe.

Wielka Brytania również zмага się z zagrożeniem ze strony kierowców i firm



Bernardo Martinez z DGKE ds. Transportu i Mobilności (MOVE) zapowiedział, że w marcu 2016 r. zostanie przyjęta specyfikacja techniczna inteligentnych tachografów

dopuszczających się tego niebezpiecznego przestępstwa. W walce z tym procederem

chografach może być wykryta. Nie tylko przy bezpośrednim zatrzymaniu pojazdu na drodze, ale również podczas kontroli w przedsiębiorstwie na podstawie krzyżowej analizy danych.

Nowe, inteligentne tachografy

– Świadomość, jakie konsekwencje niesie za sobą stosowanie manipulacji, jest wśród firm transportowych i kierowców, niestety, w dalszym ciągu dość niska. Często pojawiający się a nieprawdziwy mit, że nie wszystkie manipulacje da się wykryć, a ewentualne kary nie są wysokie, powoduje, że przedsiębiorcy często nie kontrolują swoich kierowców w tym zakresie. Takie działanie, a raczej jego brak, ze strony firm niesie dla nich ogromne zagrożenie, którego na pierwszy rzut oka nie widać – mówi Jakub Gieruszczak, właściciel spółki Inelo, organizatora konferencji. Wypowiedź tę opiera na 13-letnim doświadczeniu związanym z produkcją elektroniki i oprogramowania do analizy i rozliczania pracy kierowców, przeznaczonego dla branży transportowej oraz związanym z pracą ekspertów firmy w instytucjach europejskich.

Bernardo Martinez z Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Transportu i Mobilności (MOVE) podczas konferencji zapowiedział, że w marcu 2016 r. zostanie przyjęta specyfikacja techniczna inteligentnych tachografów. To oznacza kolejne wydatki dla firm transportowych, ale i poprawę bezpieczeństwa na europejskich drogach.

Nowe, inteligentne tachografy mają drastycznie ograniczyć możliwość fałszowania zbieranych przez nie informacji. Udoskonalone urządzenia bardziej odporne na magnesy będą miały łączność z satelitą, dzięki temu lokalizacja pojazdu zostanie automatycznie zarejestrowana co najmniej na początku i końcu okresu pracy. Dodatkowo służby kontrolne będą mogły zdalnie pobierać dane bez konieczności zatrzymywania TIR-a. Obecnie stosowane tachografy nie dają tych możliwości. ◀

MM

Świadomość, jakie konsekwencje niesie za sobą stosowanie manipulacji, jest wśród firm transportowych i kierowców, niestety, w dalszym ciągu dość niska.



Procederowi manipulacji tachografem w ciężarówkach uwagę poświęcili uczestnicy międzynarodowej konferencji „Manipulacje tachografem a bezpieczeństwo na drodze”

postawiła na wysokie grzywny i karę pozbawienia wolności. W Irlandii Północnej brytyjska policja zatrzymała kolumnę 7 samochodów ciężarowych wyposażonych w zdalne wyłączniki tachografu. Kierowców skazano na pół roku więzienia, zaś właściciela firmy, poza identyczną karą pozbawienia wolności, dodatkowo obciążono grzywną 80 tys. £, czyli około pół mln zł.

Istnieje wiele sposobów manipulowania tachografami. Od przyłożenia zwykłego magnesu po wyrafinowane urządzenia elektroniczne służące zakłócaniu pracy sprzętu. Komisja Europejska szacuje, że 30-35% danych z tachografów podlega manipulacjom. Z drugiej strony służby kontrolne posiadają narzędzia i coraz większą wiedzę, co sprawia, że na dzień dzisiejszy każda manipulacja w ta-

Początek roku budzi nadzieję

Barometr transportowy TimoCom odnotował w pierwszym kwartale 2015 r. większą ilość ładunków

Po nieoczekiwanie trudnym zakończeniu ubiegłego roku europejski rynek transportowy zrehabilitował się już w pierwszym kwartale 2015. W styczniu i w lutym odnotowano największą w ciągu ostatnich 3 lat ilość ładunków.

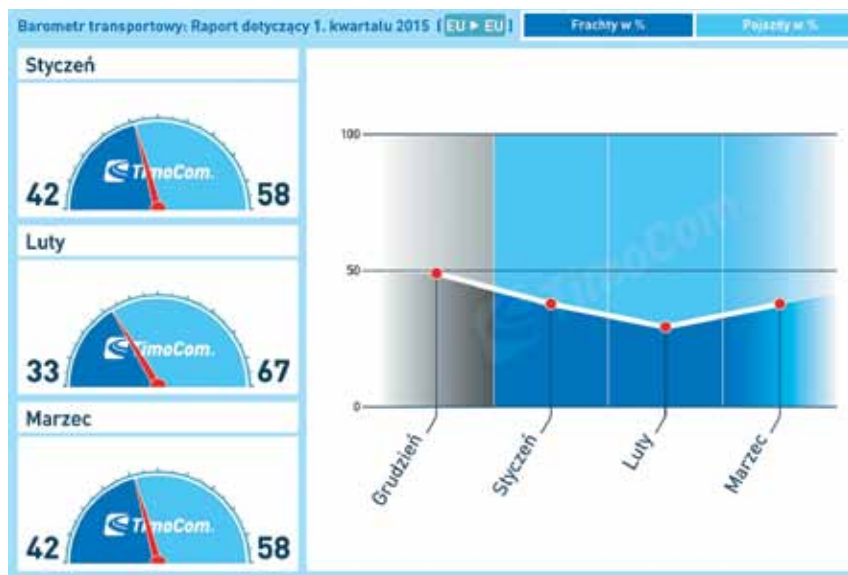
Średni stosunek frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych w pierwszym kwartale bieżącego roku znalazł się na poziomie 39:61 dając tym samym nadzieję na lepszą przyszłość.

Najlepiej od kilku lat

Warto jednak odwołać się do wcześniejszych lat, by porównując odpowiednie wartości odkryć różnorodność frachtów z początku roku. Tylko w 2011 r. styczeń zarówno pod względem udziału ilości ładunków do wolnych pojazdów, jak i w kwestii całkowitej ilości dostępnych na rynku ładunków, znajdował się

Ogólnie więcej ładunków

W lutym, zgodnie z przewidywaniami, ilość ładunków na rynku zmalała, jednak tylko na pierwszy rzut oka. Wskazówka barometru transportowego TimoCom zatrzymała się na poziomie 33% dla frachtów i 67% dla wolnych pojazdów. Jednak końcowe liczby na bazie TC Truck&Cargo® – największej europejskiej platformy transportowej – pokazują, że w dwóch pierwszych miesiącach tego kwartału ogłoszono na niej ponad 700 tys. ofert ładunków więcej, niż w analogicznym okresie zeszłego roku. W konsekwencji zmniejszyła się ilość dostępnych na rynku pojazdów. – *Spodzie-*



na wyższym niż aktualnie poziomie. – *Wtedy wkroczyliśmy w nowy rok z ponadprzeciętnym udziałem frachtów, znajdującym się na poziomie 53,8%* – mówi Marcel Frings, Chief Representative firmy TimoCom. – *Od osiągnięcia tej wartości byliśmy wprawdzie niedaleko w styczniu bieżącego roku, jednak barometr transportowy wskazał wówczas 42% udział frachtów, co i tak daje najlepszy początek roku na przestrzeni ostatnich czterech lat* – dodaje.

wamy się dobrego wykorzystania ogólnego wzrostu gospodarczego w Europie – komentuje Frings.

Jakby na potwierdzenie tych słów, w marcu stosunek ilości frachtów do wolnych powierzchni ładunkowych wyniósł odpowiednio 42:58, a Marcel Frings ma nadzieję, że będzie jeszcze lepiej. – *W drugim kwartale będzie wrzało. To oczywiste. Sezon ogrodowo-grillowy rozpoczął się wraz z dobrą wiosenną pogodą, a z powodu Świąt Wielkiej Nocy w wielu krajach*

Barometr transportowy TimoCom

- ▶ To aktualne odzwierciedlenie europejskiego biznesu transportowo-logistycznego. Dzięki temu dyspozytorzy są w stanie na bieżąco oceniać sytuację dotyczącą ładunków i wolnych pojazdów w innych krajach, a przedsiębiorcy potrafią lepiej reagować na wahania cen i ogólnie lepiej planować swoje dyspozycje.
- ▶ Dzięki dużej wyrazistości jest silnym argumentem do ustalania ceny rynkowej.
- ▶ Aplikacja barometru jest dostępna bezpłatnie dla wszystkich smartfonów.
- ▶ Klienci w każdej chwili mają mobilny dostęp do platform TimoCom. Dodatkowo mogą porównać stosunek ilości ofert frachtów do wolnych przestrzeni ładunkowych na wszystkich relacjach w Europie.
- ▶ TimoCom posiada obszerne dane, które na bieżąco udostępnia swoim klientom. Codziennie ponad 100 tys. użytkowników publikuje w TC Truck&Cargo® do 450 tys. ofert frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych. Oferty te są analizowane dla potrzeb barometru transportowego i wizualizowane niemal w czasie rzeczywistym.

Europy mieliśmy krótki 4 dniowy tydzień pracy. Tradycyjnie bogate w zlecenia i pełne pracy tygodnie kontynuowane są zazwyczaj w maju. Myślę więc, że możemy liczyć na wzrost udziału frachtów właśnie w dwóch pierwszych miesiącach drugiego kwartału – komentuje. ◀

▶ Więcej informacji o firmie TimoCom i o barometrze transportowym na stronie www.timocom.pl.

Przewóz drogowy towarów – z czym musi mierzyć się przewoźnik?

Łańcuch dostaw to proces, w którym udział biorą przewoźnicy, spedytorzy, operatorzy logistyczni, dostawcy i odbiorcy oraz zatrudnieni przez nich pracownicy. Główny ciężar odpowiedzialności za przesyłki spoczywa jednak na przewoźnikach, gdyż to w ich gestii pozostają one na długim odcinku tego łańcucha.

Pomimo, że ryzyko uszkodzenia lub utraty przesyłki w czasie wykonywania przewozu jest dość duże, w wielu przypadkach przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność nie tylko za swoje zaniedbania. W wielu bowiem przypadkach ponoszą ją za niedbałość nadawców i odbiorców oraz za własne bałaganiarstwo, lub po prostu za skutki własnej głupoty. Zobaczmy zatem z czym musi mierzyć się przewoźnik.

Przyjmowanie do przewozu przesyłek niewłaściwie przygotowanych i opakowanych

Większość towarów jest przewożona na paletach, które stanowią tzw. jednostki ładunkowe (ang. *package*, fr. *colis*). Wysokość jednostek ładunkowych jest różna, a całość zazwyczaj jest owinięta folią stretch. Niekiedy palety są piętrowane. O sposobie przygotowania towaru do przewozu decydują nadawcy, firmy pośredniczące albo załadownicy działający w ich imieniu i na ich rzecz. Wiele przesyłek

jest jednak niewłaściwie przygotowana do przewozu, co powinno skutkować odmową ich przyjęcia przez przewoźników. Nienależyte opakowanie lub nadmierne spiętrzenie przesyłek to bardzo częste przyczyny uszkodzenia ładunków w czasie ich prze-

bardzo często towarzyszą wstrzymaniu płatności należności z tytułu wykonanych przewozów. Należy również wiedzieć, że w przypadku uszkodzenia przesyłki w wyniku niewłaściwego przygotowania i opakowania przez wysyłającego, ubezpieczy-

Szkodami spowodowanymi przechyleniem palet lub zgnieceniem towaru praktycznie zawsze obciążani są przewoźnicy.

wozu. Cienka folia nie pozwala na otrzymanie jednostek ładunkowych w pionie, a ułożenie na palecie zbyt wielu warstw powoduje naturalne zgniecenie dolnych partii towaru. Szkodami spowodowanymi przechyleniem palet lub zgnieceniem towaru praktycznie zawsze obciążani są przewoźnicy. Nie oznacza to, że w każdym przypadku ponoszą oni odpowiedzialność za tego typu szkody, jednakże zawsze muszą mierzyć się z adresowanymi do nich reklamacjami i roszczeniami, którym

ciel raczej nie pokryje szkody z posiadanej polisy OCP. Aby uniknąć takich sytuacji, przy przyjmowaniu przesyłek do przewozu, kierowcy powinni zwracać szczególną uwagę na te aspekty i w odpowiedni sposób reagować.

Niewłaściwe zabezpieczenie przesyłek na środkach transportu

Przesyłka w czasie wykonywania przewozu jest poddawana różnym siłom, co powoduje, że jest ona podatna na przemieszczanie się na środku transportu. Brak należytego zabezpieczenia może być więc przyczyną przesuwania się palet, przemieszczania się opakowań znajdujących się na paletach lub przewracania się. Dodatkowo, drgania występujące w czasie ruchu pojazdu mogą doprowadzać do zgniecenia opakowań znajdujących się w dolnych warstwach, szczególnie wtedy, gdy przesyłki są spiętrzone.

Najczęściej stosowaną metodą zabezpieczania przesyłek na środkach transportu jest mocowanie za pomocą odciągów, zwykle pasów transportowych. Przy zabudowie skrzyniowej pasy mocuje się w punktach usytuowanych w podłodze wzdłuż burt pojazdu. Przy takiej konstrukcji ładunek można zamocować metodami przepasanania górnego lub/i ukośnego. Takie metody są stosowane przy przewożeniu ładunków ciężkich i nie podatnych na zgniecenie. Jeżeli na paletach znajdują



Wskutek wypadku drogowego dochodzi nie tylko do uszkodzenia środka transportu, ale również do częściowego lub całkowitego zniszczenia przewożonego ładunku. Zdarzają się jednak przypadki, że ładunek nie ulega widocznemu uszkodzeniu, a odbiorca odmawia jego przyjęcia



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.

się opakowania tekturowe, zastosowanie tej metody bez ochraniaczy krawędzi (np. kantówek lub listew kątowych) może spowodować uszkodzenie opakowań w miejscach ich opasania i w efekcie uszkodzenie towaru. Przesyłki konfekcjonowane w beczkach przewozi się zazwyczaj w pozycji stojącej i często spiętowane. Przy zabezpieczaniu tego typu ładunków powinno się stosować metodę przepasania poziomego oraz stosować poziome materiały sztauerskie zapobiegające przesuwaniu się beczek (np. belek drewnianych). Zastosowanie tej metody pozwala na związanie beczek na przemian w sekcje co powoduje, że przewożona przesyłka jest zwarta i nie poddaje się siłom działającym na ładunek w czasie wykonywania transportu.

Często zdarza się, że ładunek nie jest ułożony na całej powierzchni palet. To powoduje, że pomiędzy poszczególnymi przesyłkami powstają dość znaczne odstępy, często ponad 20 cm. Nie wypełnienie tych przestrzeni przy klasycznym zabezpieczeniu przesyłki na palecie folią może powodować, że w czasie przewozu ładunek będzie przechylać się na boki. Jest to szczególnie niebezpieczne w sytuacji na-

głego hamowania pojazdu, gdyż w takich przypadkach wszystkie przesyłki znajdujące się na paletach ulegają przechyleniu powodując przewrócenie lub zgniecenie tych znajdujących się na skrajnych paletach. Aby właściwie zabezpieczyć tak załadowaną przesyłkę, przestrzenie pomiędzy przesyłkami znajdującymi się na paletach należy wypełnić materiałem sztauerskim

w przypadku uszkodzenia przesyłki w wyniku niewłaściwego przygotowania i opakowania przez wysyłającego, ubezpieczyciel raczej nie pokryje szkody z posiadanej polisy OCP.

lub zastosować belki poprzeczne zabezpieczające przed przechyleniem się ładunków na paletach. To jednak wymaga posiadania w pojeździe znacznej ilości materiałów zabezpieczających, na co przewoźnicy nie zawsze są przygotowani, gdyż nie wynika to z otrzymanego zlecenia.

Co do zasady, zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoź-

nika. Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy. Nie zawsze jednak towar jest przygotowany przez wysyłającego w stanie umożliwiającym jego należyte zabezpieczenie. W takich sytuacjach przewoźnik powinien to zgłosić wysyłającemu, wpisać stosowaną uwagę w list przewozowy, a w skrajnych przypadkach, odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu.

Nieumiejętne przewożenie produktów wymagających kontrolowanej temperatury

Do głównych błędów popełnianych przy wykonywaniu przewozów towarów wymagających określonej temperatury można zaliczyć: ustawianie pracy agregatu na tryb automatyczny, zamiast na tryb ciągły oraz brak kontroli temperatury i komunikatów w czasie przewozu. Przy ustawieniu pracy agregatu w trybie automatycznym (Cycle-Centry), odchylenia temperatury są dość znaczne i sięgają nawet powyżej 5°C. Przy trybie ciągłym (Continuous) odchylenia

są minimalne (do ok. 1°C), co pozwala na utrzymanie temperatury przewozu przewidzianej dla danej przesyłki.

Na duże skoki temperatury szczególnie narażone są wrażliwe ładunki, które wymagają przewozu w stałej temperaturze. Są to głównie artykuły żywnościowe przewożone w stanie zamrożenia (od -7°C do -12°C), głębokiego zamrożenia (-10°C



Najczęściej stosowaną metodą zabezpieczania przesyłek na środkach transportu jest mocowanie za pomocą odciągów, zwykle pasów transportowych. Przy zabudowie skrzyniowej, pasy mocuje się w punktach usytuowanych w podłodze wzdłuż burt pojazdu. Przy takiej konstrukcji ładunek można zamocować metodami przepasania górnego lub/i ukośnego



Takie metody są stosowane przy przewożeniu ładunków ciężkich i nie podatnych na zgniecenie

i poniżej), ładunki ochłodzone, dla których optymalna temperatura przewozu wynosi niewiele ponad 0°C (np. świeże owoce i warzywa) oraz leki i niektóre wyroby farmaceutyczne. Przyjmuje się, że przy przewozie tego typu przesyłek odchylenia temperatury nie powinny być większe niż 3°C. Do towarów szczególnie narażonych na duże skoki temperatury należą również niektóre ładunki przemysłowe, a szczególnie sprężone gazy przewożone w butlach. Pod wpływem zbyt niskiej lub zbyt wysokiej temperatury dochodzi bowiem do zmiany prężności gazów, co może doprowadzić do rozerwania butli i wybuchu.

Często zdarzają się również przypadki nie sprawdzania ustawień programatora przy podejmowaniu od załadowcy towaru wraz z naczepą, ustawianie temperatury innej niż określona w dokumentach przewozowych lub w instrukcji nadawcy oraz brak zasilania agregatu chłodniczego.

Nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych są: nadmierna prędkość, wymuszanie pierwszeństwa, zły stan techniczny pojazdów oraz niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Wskutek wypadku drogowego dochodzi nie tylko do uszkodzenia środka transportu, ale również do częściowego lub całkowitego zniszczenia przewożonego ładunku. Zdarzają się jednak przypadki, że ładunek nie ulega widocznemu uszkodzeniu, a odbiorca odmawia jego przyjęcia. Dotyczy to szczególnie przesyłek z segmentu automotyw, specjalistycznych urządzeń elektronicznych i często napojów w butelkach szklanych. Odbiorcy odmawiając przyję-

cia lub wykazując szkodę uzasadniają to podatnością towaru na uszkodzenia spowodowane nagłym uderzeniem lub drganiami. W większości takich przypadków cały ładunek jest dyskwalifikowany, gdyż żaden odbiorca nie zamontuje uderzonego podzespołu do markowego pojazdu lub uderzonego modułu elektronicznego do serwera w banku. Podobnie zdarza się przy przewożeniu napojów w butelkach, gdzie odbiorca wskazuje na możliwość zanieczyszczenia płynu odpryskami szkła. Udowodnienie odbiorcy braku szkody w takiej

Zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoźnika. Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy.

przesyłce jest bardzo trudne, gdyż koszt przeprowadzenia dowodu niejednokrotnie przewyższa wartość przesyłki.

Wykonywanie przewozów w stanie obniżonej sprawności psychofizycznej

Terminowość dostaw oraz sankcje za niepodstawienie pojazdu lub opóźnienie w dostawie powodują, że przewoźnicy starają za wszelką cenę spełnić obowiązki wynikające z zawartej umowy przewozu. To powoduje, że ich kierowcy pracują w godzinach nadliczbowych, wykonują przewozy w porze nocnej i często bez 11-godzinnego nieprzerwanego odpoczynku dobowego. Do tego dochodzi wykonywanie długich i monotonna prze-

wozów. Efektem tego zmęczenie, senność, osłabienie i w rezultacie doprowadza do obniżenia sprawności psychofizycznej, co z kolei powoduje zmniejszenie czujności i wydłużenie czasu reakcji oraz zaburzenie odczytywania sygnałów. Sprawność psychofizyczna umożliwia sprawne wykonanie podjętych decyzji, a jej obniżenie z całą pewnością nie wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo przewożonego ładunku. Według danych niemieckich i brytyjskich zmęczenie kierowcy to przyczyna 15-25% wypadków. Dane polskie potwierdzają te szacunki. Rezultatem takiego wypadku jest niewątpliwie uszkodzenie przewożonego ładunku, co w skrajnych przypadkach doprowadza do powstania znacznych strat.

Brak należytego dozoru w czasie odbywania postojów

Odbywanie postojów jest stałym elementem procesu transportowego. Parkowanie pojazdów w określonych miejscach znacznie zwiększa ryzyko kradzieży towaru. Ryzyko kradzieżowe nie zwiększa się przez sam fakt odbywania postojów, natomiast na jego rozmiar wpływają miejsca i warunki w jakich te postoje się odbywają. Dla bezpieczeństwa ładunku ważne jest więc nie tylko to, jaki parking kierowca wybierze, ale również to w jakim miejscu parkingu zaparkuje oraz jak pojazd dozoruje. Pojazd powinien być zaparkowany

w miejscu oświetlonym, w zasięgu monitoringu kamer stacji paliw lub wśród innych zaparkowanych pojazdów. Właściwy dozór kierowcy nad pojazdem z pewnością nie pozwoli złodziejom na dokonanie włamania, a po stwierdzeniu próby włamania do ciągnika lub naczepy daje większe szanse na podjęcie odpowiednich działań. Dużym ryzykiem jest odbywanie postojów w miejscach wskazanych przez pracowników firm, do których jest dostarczany towar. Notuje się wiele przypadków kradzieży ładunków z takich miejsc, a wiele z nich odbywa się przy udziale osób je rekomendujących.

Odbywanie postojów w nieodpowiednich miejscach lub brak dozoru w czasie parkowania może również spowodować, że do przestrzeni ładunkowej mogą przedo-

stać się nielegalni imigranci. W przypadku, gdy przedmiotem przewozu są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, ingerencja w ładunek osób z zewnątrz może doprowadzić do zdyskwalifikowania

czy przy wykonywaniu przewozów maszyn i urządzeń o dużych rozmiarach.

Innym zagrożeniem dla bezpieczeństwa przewożonego ładunku jest wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej. Do

Powyższe wskazuje, że w czasie przewozu może dochodzić do różnych zdarzeń, które doprowadzają do szkody w przewożonej przesyłce. W większości przypadków są one efektem co najmniej niefrasobliwości, jeżeli nie bałaganiarstwa kierowców, którzy sprawują bezpośredni nadzór nad przewożonym towarem. Odpowiedzialność za szkody każdorazowo ponosi przewoźnik. Przewóz towaru jest zatem nieważnym elementem całego łańcucha dostaw, gdyż to właśnie w transporcie odnotowuje się najwięcej szkód. Dlatego w interesie każdego przewoźnika powinno leżeć wprowadzenie odpowiednich procedur i instrukcji, monitoring przewozów oraz edukacja zatrudnionych kierowców i pracowników sprawujących nad nimi nadzór. Zastosowanie odpowiednich środków bezpieczeństwa poprawi jakość świadczonych usług, co z pewnością przełoży się na ilość zleceń i biznes każdego przewoźnika. ◀

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

Do głównych błędów popełnianych przy wykonywaniu przewozów towarów wymagających określonej temperatury można zaliczyć: ustawianie pracy agregatu na tryb automatyczny, zamiast na tryb ciągły oraz brak kontroli temperatury i komunikatów w czasie przewozu.

przez odbiorcę całego towaru. Przy przewozach tego typu towarów należy więc zachować szczególną czujność.

Nieumiejętne wydawanie przesyłek odbiorcom

Przy wydawaniu przesyłek odbiorcom, rozładunek towaru należy do odbiorcy lub osoby działającej w jego imieniu. Rzadko tę czynność wykonuje przewoźnik. Jednakże przewoźnik jest zobowiązany do przygotowania ładunku do wydania odbiorcy i za te czynności ponosi odpowiedzialność. Przygotowanie ładunku do wydania to nic innego jak usunięcie zabezpieczeń (pasy transportowe, belki, kliny, przekładki, itp.) umożliwiających bezpieczne wykonanie przewozu. Przy przewozach ładunków nie-spaletyzowanych lub ładunków znacznych rozmiarów, jak np. maszyny, często zdarza się, że ładunek uległ przemieszczeniu na środku transportu, co pozostaje niezauważone przez kierowcę. Po zdjęciu pasów ulega on przewróceniu lub zsuwa się na ziemię i dochodzi do jego uszkodzenia. Należy zatem zachować czujność, zwsz-

wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar jest wydany osobie innej, aniżeli oznaczona w liście przewozowym. Jeżeli kierowca przewożący przesyłkę stwierdzi niezgodność pomiędzy stanem faktycznym i danymi w liście przewozowym (np. inny adres lub wskazanie w miejscu dostawy innego miejsca rozładunku), nie powinien stosować się do instrukcji osób podających się za odbiorcę i niezwłocznie zawiadomić o tym przewoźnika oraz bezwzględnie wstrzymać wydanie towaru.



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 doradcza, 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

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl

Wytyczne dla transportu – maj 2015



MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Wytyczna 10/2015

Ważenie pojazdów

Od dłuższego czasu pomiary ładunków nienormatywnych dokonywane przez Inspekcję Transportu Drogowego za pomocą wag typu SAW10C budzą wiele wątpliwości. Stąd też przedsiębiorcy transportowi, których dotyczy problem nakładania kar za wykonywanie przewozu bez określonego zezwolenia powinni wiedzieć, iż Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyrokach wydanych na korzyść przewoźników zwrócił uwagę na kilka ważnych kwestii. Mianowicie, w sytuacji, gdy do pomiaru użyto wag SAW10C, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w orzeczeniu z dnia 10 kwietnia 2015 r., sygn. akt VI SA/Wa 2579/14 stwier-



dził, iż „w świetle definicji pojęcia pojazdu nienormatywnego, zawartej w art. 2 pkt 35a prd., określenie górnej wartości nacisku osi dopuszczalnych przez ustawodawcę dla danej drogi wymaga sięgnięcia do przepisów o drogach publicznych, z kolei określenie górnych wartości rzeczywistej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wymaga sięgnięcia do przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Już w tym miejscu należy zważyć, że przepisy, które znajdują w tym przypadku zastosowanie, jako określające granice deliktu

administracyjnego, a w konsekwencji i odpowiedzialności administracyjnej, nie mogą być interpretowane w sposób rozszerzający.”

W aktualnym stanie prawnym ustawodawca określił dla dróg publicznych dopuszczalny nacisk osi wyłącznie wobec nacisku pojedynczych osi napędowych (art. 41 Ustawy o drogach publicznych, tj. Dz.U. 2013, poz. 260).

Do pomiaru ważenia na ogół używane są wagi SAW10C, z których świadectwa homologacji nr D98-09-08 wynika, że:

- ▶ waga SAW10C nieautomatycznie spełnia wymagania dyrektywy WE nr 90/384/EWG wdrożonej do systemu prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla wag nieautomatycznych podlegających ocenie zgodności (Dz.U. z 2004 r. Nr 4, poz. 23) oraz
- ▶ maksymalne obciążenie tych wag wynosi 10 000 kg (10 ton).

Stąd wniosek, że wyniki pomiarów pojazdów przekraczających ww. ciężar można uznać za niewiarygodne.

Jak stwierdził Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku sygn. akt VIII SA/Wa 237/13:

W „Instrukcji postępowania inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w trakcie kontroli parametrów pojazdów poruszających się po drogach publicznych i pobierania kar pieniężnych” wprowadzonej zarządzeniem Głównego Inspektora nr 3/2006 z dnia 7 lutego 2006 r., polecono obniżenie wyników pomiarów, dokonywanych za pomocą wag przenośnych (typu SAW i LP), o 200 kg i 2% celem skorygowania ewentualnych błędów w zakresie wskazań wag, co miało poprawić wiarygodność tych pomiarów. **W tej sytuacji należy uznać, że pomiar nacisku na osie przedmiotowego pojazdu dokonany w toku kontroli na drodze przy użyciu wag posiadających co prawda aktualne świadectwa legalizacji, jednak dokonanych niezgodnie z przeznaczeniem tych urządzeń określonych w świadectwie legalizacji oraz niezgodnie z instrukcją producenta wag nie był wystarczający do uznania za prawidłowy i zgodny z zasadami określającymi**

sposób ustalania kar za przejazd pojazdem nienormatywnym.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 10 kwietnia 2015 r., sygn. akt VI SA/Wa 2579/14 stwierdził też:

„kompensowanie ograniczeń w zakresie stosowania urządzeń, które wynikają z treści świadectw homologacji i instrukcji ich użytkowania, o ile takie zostaną stwierdzone przez organy na gruncie kontrolowanej sprawy, poprzez wydawanie zarządzenia, w którym polecono obniżenie wyników pomiarów uznać należy za działanie wadliwe. Unormowania zawarte w zarządzeniu Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 2 lipca 2013 r. nr 22/2013 zmieniającym zarządzenie w sprawie zasad przeprowadzenia kontroli przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, w ten sposób, że dodano do zarządzenia nr 50/201 w §23 ust. 7a, który w opisaney w ust. 7 procedury tj. odjęcia od uzyskanego wyniku 2% zaokrąglonych do 0,1 t w górę nie stosuje się, jeżeli w efekcie jej zastosowania suma naliczonej kary byłaby wyższa od kwoty kary naliczonej z odczytu wagi bez stosowania tolerancji, mają wyłącznie charakter wewnętrzny i nie mają statusu norm powszechnie obowiązujących. **Wyjaśnienia, instrukcje lub pisma resortowe nie wydane na podstawie delegacji ustawowej nie mogą stanowić podstawy rozstrzygnięć organów administracyjnych. Natomiast wartość pomiaru nacisków osi ustalone w niniejszej sprawie zostały stwierdzone nie tylko na podstawie przeprowadzonego ważenia, ale również przy zastosowaniu współczynnika korygującego podanego w powyższym zarządzeniu.**”

**Czytaj wcześniejsze
„Wytyczne dla transportu”
www.TSL-biznes.pl/Arena561**

Treść dostępna
dla zarejestrowanych czytelników.
Rejestracja bezpłatna
na www.tsl-biznes.pl

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

**Projekt nr POIS.07.04.00-00-028/13
realizowany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.**

***p.n. „Przebudowa intermodalnego terminalu
kolejowego w Porcie Gdynia”***

**Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
(umowa o dofinansowanie nr POIS.07.04.00-00-028/13-00,
zawarta w Warszawie 27 grudnia 2013 roku),
ze środków Funduszu Spójności**

**w ramach PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007 - 2013
PRIORYTET: VII „Transport przyjazny środowisku”
DZIAŁANIE: 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego”**

Koszt całkowity projektu: 96 435 080 PLN

Kwota dofinansowania z UE: 39 092 500 PLN

**Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego terminalu kolejowego w rejonie Nabrzeża
Helskiego I portu gdyńskiego w celu obsługi pełnych składów intermodalnych.**

**W wyniku jej realizacji nastąpi zwiększenie długości użytkowej torów, przebudowa toru
podsuwnicowego, przebudowa układu drogowego, sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, energetycznej
i teletechnicznej w obszarze terminalu i magazynu 25.**

Przedsięwzięcie przyczyni się do :

- zwiększenia efektywności pracy terminalu**
- ograniczenia jazd manewrowych pociągów z lokomotywami spalinowymi**
- zmniejszenia ruchu ciężkich pojazdów samochodowych**
- ograniczenia hałasu generowanego przez pojazdy samochodowe i składy towarowe**
- poprawy stanu środowiska poprzez wyeliminowanie zanieczyszczeń gruntu, wód podziemnych i wód powierzchniowych**
- zwiększenia udziału ekologicznego transportu morskiego w ogólnych przewozach ładunków.**

**Projekt służy zwiększeniu konkurencyjności Portu Gdynia w rejonie Morza Bałtyckiego
i w VI Korytarzu TEN-T.**



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



Relacje z uczelniami, studentami i szkołami DB Schenker Logistics opiera na partnerstwie i wymianie wartości, które wzbogacają i rozwijają obie strony. Przykładem jest program edukacyjny prowadzony z SGH „Management in a Logistics Company of the Future”

Być logistyką bardziej świadomie

Z analiz przeprowadzonych przez firmę doradztwa personalnego wynika, że dostęp do młodych utalentowanych pracowników w najbliższych dekadach będzie nie lada wyzwaniem dla przedsiębiorstw. Wyniki raportu „Trendy w HR” przygotowanego przez firmę doradczą Deloitte, potwierdzają, że walka o talenty to kluczowy trend na świecie, także w Polsce.

Dla niektórych przedsiębiorstw już teraz jest to działanie strategiczne, choć każde z nich widzi je nieco inaczej. DB Schenker Logistics stawia na aktywne działania employer-brandingowe, skierowane do studentów i absolwentów. Budowanie wizerunku wśród tych dwóch grup jest jednym z elementów rozwoju biznesu w tej firmie. – *Pozyskujemy młode talenty, które w przyszłości będą stanowić naszą kadrę. Mamy też świadomość,*

że dzisiejsi studenci i absolwenci mogą być w przyszłości nie tylko pracownikami DB Schenker Logistics, ale również klientami, partnerami i dostawcami. Dlatego działania te traktujemy jako istotny element wsparcia biznesu, z którego inwestycja na pewno zwróci się w przyszłości – twierdzi Monika Pachniak-Radzińska, dyrektor rozwoju biznesu w DB Schenker Logistics.

Dachser

Innym sposobem na przyciągnięcie do firmy logistycznej najwartościowszych studentów są staże, po odbyciu których i zyskaniu pewnego doświadczenia stażysta może podjąć pracę w firmie. A przedsiębiorstwo logistyczne świadomie wybiera

czy chce dalej pracować z danym absolwentem logistyki, czy też nie.

Każda firma ma inny model

Program płatnych staży dla absolwentów uczelni wyższych od lat prowadzi DB Schenker Logistics. Staże dotyczą takich obszarów jak sprzedaż B2B, logistyka lotnicza oraz logistyka oceaniczna. Nie dość, że program z założenia jest pasem startowym do przyszłej kariery, to podczas jego trwania stażysty mają dostęp do wszystkich świadczeń przysługujących pracownikom. W trzech dotychczasowych edycjach z 37 stażystów, aż 86% podjęło pracę w DB Schenker Logistics po ukończeniu stażu. Firma co roku awansuje



Działania employer-brandingowe DB Schenker Logistics zostały już wielokrotnie docenione. Tylko w 2014 r. firma otrzymała dwa wyróżnienia od studentów

Sposobem na przyciągnięcie do firmy logistycznej najwartościowszych studentów są staże, po odbyciu których i zyskaniu pewnego doświadczenia stażysta może podjąć pracę w firmie.



Od lat Dachser szkoli młodych logistyków, co jest warunkiem do rozpoczęcia kariery w logistyce, zwłaszcza jeśli firma dba o wysokie standardy. Oferuje różne warianty szkoleniowe, a także kształcenie dualne w zakresie spedycji, transportu i logistyki

ok. 180 pracowników, dając im tym samym większy zakres odpowiedzialności. Co więcej, aż 50% spośród ponad 1900 pracowników to osoby poniżej 35 roku życia.

Staż to doskonała szansa na zdobycie cennego doświadczenia zawodowego. *Sales Consulting Trainee Programme* dał mi możliwość rozwoju najważniejszych umiejętności, które są niezbędne do pracy

organizacji – komentuje Maria Kozłowska, uczestniczka II edycji programu stażowego, obecnie doradca klienta w Oddziale Łódź DB Schenker Logistics.

Z kolei absolwentów szkół średnich, w ramach własnego programu staży, od kilku lat szkoli Dachser. Podczas trwania staży, oprócz zajęć teoretycznych, odbywają się również zajęcia praktyczne, przygoto-

miesiące. W ten sposób świetnie poznają firmę, procesy logistyczne oraz różne aspekty pracy w logistyce. Jednocześnie, wraz z kolegami uczestniczącymi w podobnych programach w innych krajach, zgłębiają swoją wiedzę, korzystając z platformy e-learningowej. Po ukończeniu stażu mają sporą szansę na pracę w Dachser. – *Zatrudniłszy dotychczas wszystkie osoby, które ukończyły nasz staż. Zyskaliśmy w ten sposób świetnie przeszkolonych pracowników, z doskonałą znajomością naszej firmy i przekonaniem, że chcą kontynuować swoją karierę zawodową w Dachser. Wszystkie te osoby zostały zatrudnione w oddziałach, w których pracowały i na stanowiskach, które miały okazję wcześniej poznać* – wyjaśnia Agnieszka Józwik, dyrektor personalny w Dachser.

W oczach pracodawców zyskują studenci i absolwenci, którzy są nie tylko dobrze przygotowani merytorycznie, ale mają określone zdolności interpersonalne, są otwarci na zmianę i mają intuicję biznesową.

w sprzedaży. Zajmowałam się m.in. przygotowaniem ofert i wycen oraz utrzymywaniem stałych kontaktów z klientami. Dzięki tym zadaniom każdy dzień dostarczał ciekawych wyzwań i uczył mnie czegoś nowego. Udział w programie pozwolił mi spojrzeć szerzej na procesy zachodzące w branży logistycznej oraz poznać wielu wspinających ludzi z różnych szczebli

wujące do realizowania kariery zawodowej. Na trwające dwa lata staże operator wybranych młodych ludzi zatrudnia na umowę o pracę, mają więc wszystkie przywileje pracownicze wraz z pensją. Stażyści zaczynają od magazynu, następnie przechodzą do zespołu dyspozycji, spedycji, obsługi klienta, działu handlowego i reklamy. Praca w każdym z działów trwa 3-4

Pierwsze takie w Polsce

W obecnym roku akademickim polski oddział Dachser wraz z Wyższą Szkołą Logistyki w Poznaniu realizuje pierwsze w Polsce logistyczne studia dualne w zakresie spedycji, transportu i logistyki. Podobne odbywają się w Niemczech, Austrii, Szwajcarii

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

i Danii, a od niedawna we Francji, Wielkiej Brytanii, na Węgrzech i w Holandii. Głównym ich zadaniem jest skuteczne połączenie teorii z praktyką w procesie edukacji. W ramach programu sześciu studentów dostało się na pierwsze w Polsce takie studia.

Studia dualne I stopnia trwają 6 semestrów i mają charakter niestacjonarny. Rekrutacja rozpoczyna się standardowo, czyli złożeniem przez kandydatów dokumentów aplikacyjnych. Następnie komisja złożona z reprezentantów uczelni oraz zainteresowanej firmy przeprowadza ich weryfikację i wybiera najodpowiedniejszych kandydatów. Potrzeby i limity rekrutacyjne określone są na podstawie potrzeb partnerów projektu. Każdy semestr jest podzielony na dwie części: na teoretyczną czyli na naukę w systemie akademickim na WSL oraz na praktyczną odbywającą się w określonym oddziale firmy logistycznej, gdzie studenci są zatrudnieni jako stażyści. W każdym semestrze jest 9 tygodni zajęć dydaktycznych oraz 9 tygodni praktyki w jednym z oddziałów firmy Dachser. W programie studiów, oprócz podstawowych przedmiotów rekomendowanych przez WSL, znalazły się także fakultety zaproponowane przez pracodawcę. Wiele z przedmiotów prowadzonych jest w języku angielskim.



Poszerzeniu wiedzy mają również służyć konferencje, jak np. „Akademia Logistyki” DHL Global Forwarding, której inauguracyjna edycja cyklu miała miejsce w zeszłym roku i została poświęcona zagadnieniom związanym z odprawami celnymi

W przyszłości absolwenci studiów dualnych będą wyjątkowo atrakcyjnym kąskiem dla przyszłych pracodawców zarówno na polskim, jak również europejskim rynku pracy – będą mieli nie tylko ukończone studia I stopnia i tytuł licencjata, ale również udokumentowany, 3-letni staż pracy w międzynarodowej, renomowanej firmie. – *Liczymy na to, że tak jak do tej pory, uda nam się zatrzymać ich w Dachser i zachęcić do kontynuowania rozwoju zawodowego w ramach naszych struktur – tłumaczy Agnieszka Józwik. – Zależy nam na młodych ludziach, którzy są zaintereso-*

wani kulturami innych krajów, szanują ludzi i otoczenie, a także są kreatywni i odpowiedzialni – mówi Bernhard Simon, CEO Dachser. Istotne jest również przekonanie ich o planach na przyszłość i podjęciu

świadomej decyzji o rozpoczęciu kariery w logistyce. – Możemy pochwalić się wyjątkowo dużym odsetkiem stażystów wśród ogółu pracowników, który w Niemczech wynosi około 10% – mówi Martina Szauner, dyrektor departamentu HR w Dachser.

Więcej niż merytoryczne przygotowanie

W oczach pracodawców zyskują studenci i absolwenci, którzy są nie tylko dobrze przygotowani merytorycznie, ale mają określone zdolności interpersonalne, są

otwarcie na zmianę i mają intuicję biznesową. Przedsiębiorstwa nawiązują współpracę z uczelniami, biorą udział w warsztatach, targach pracy i konferencjach adresowanych do studentów. Organizują wspólne projekty, staże i konkursy z biurami ka-

rier. Coraz częściej na uczelniach goszczą też praktycy – menadżerowie firm, którzy prowadzą warsztaty, wykłady i prezentacje, przekazując praktyczną wiedzę i szkolą studentów z poszukiwanych na rynku umie-

Według studentów najważniejsze cechy atrakcyjności pracodawców to przede wszystkim: stabilizacja zatrudnienia, ale także dobre perspektywy rozwoju, wysoki poziom zarobków w przyszłości oraz profesjonalne szkolenia.

jętności. Poszerzeniu wiedzy mają również służyć konferencje, jak np. „Akademia Logistyki” DHL Global Forwarding, której inauguracyjna edycja cyklu miała miejsce w zeszłym roku i została poświęcona zagadnieniom związanym z odprawami celnymi. Przyjęła ona formę wykładów eksperckich połączonych z warsztatami.

Ze Szkołą Główną Handlową w Warszawie współpracuje DB Schenker Logistics. – *Relacje z uczelniami, studentami i szkołami opieramy na partnerstwie i wymianie wartości, które wzbogacają i rozwijają obie strony. Przykładem takich działań jest program edukacyjny prowadzony wspólnie z SGH „Management in a Logistics Company of the Future”. Jest to przedmiot semestralny, wpisany w ofertę dydaktyczną SGH. Zajęcia prowadzone są metodą case study. Studenci zajmują się rozwiązaniem aktualnych problemów biznesowych w aspekcie mikro- i makroekonomicznym. Dodatkową wartością zajęć jest wizyta w oddziale DB Schenker Logistics, dzięki której studenci poznają bliżej procesy obsługi klientów operatora logistycznego, zasady pracy w różnych zespołach, a także mają możliwość uczestniczenia w warsztatach prowadzonych przez menadżerów danego oddziału – wyjaśnia Iwona Lasocińska, koordynator ds. współpracy z uczelniami i studentami w DB Schenker Logistics. Podczas zajęć eksperci i menadżerowie firmy chętnie dzielą się wiedzą i umiejętnościami ze studentami i absolwentami polskich uczelni. Tematyka dotyczy nie tylko logistyki, ale także zrównoważonego rozwoju w biznesie czy rozwoju zawodowego i osobistego.*

Program płatnych staży dla absolwentów uczelni wyższych od lat prowadzi DB Schenker Logistics. Dotyczą one takich obszarów jak sprzedaż B2B, logistyka lotnicza oraz logistyka oceaniczna.

We współpracy ze szkołami, uczelniami oraz ośrodkami edukacyjnymi od wielu lat zaangażowana jest FIEGE Sp. z o.o. Aktywne wspieranie młodych talentów, pomoc w planowaniu ścieżki zawodowej umożliwia podniesienie poziomu kształcenia, a co za tym idzie – pozyskanie wartościowych i kompetentnych pracowników dla firmy. Współpraca obejmuje wspieranie nie tylko uczelni, ale i szkół ponadgimnazjalnych. W jej ramach organizowane są lekcje pokazowe, spotkania w lokalizacjach firmy oraz konferencje.

FIEGE jak i inne firmy jest też od lat partnerem „Forum Młodej Logistyki”, wspierając w ten sposób środowisko akademickie. Z jednej strony doświadczeni pracownicy dzielą się swoim doświadczeniem, a z drugiej zachęcają do pracy w firmie i informują o oferowanych stażach i praktykach podczas towarzyszących konferencji Logistycznym Targom Pracy. W tym czasie starają się wyłonić młodych i zdolnych logistyków, którzy mogliby rozpocząć swoją karierę zawodową w FIEGE.

Bliski kontakt ze studentami pozwala poznać potrzeby tego środowiska. Dzięki temu DB Schenker Logistics może proponować konkretne, praktyczne rozwiązania, które ułatwią im odnalezienie się na rynku pracy i własny rozwój zawodowy. – *Przykładem takich działań są nasze programy stażowe adresowane do absolwentów uczelni wyższych (wspomniane powyżej). Studenci mają możliwość realizacji własnych projektów, dzięki czemu okres stażu stanowi dla nich doskonale przygotowanie do życia zawodowego. Z naszymi stażystami rozmawiamy o ich silnych stronach i możliwościach rozwoju, orientujemy ich na cele, zapewniamy wsparcie i narzędzia do wykonania zadań. A co najważniejsze, dajemy im poczucie sensu tego, co robią, poprzez pokazanie wartości i celów firmy oraz roli, jaką pełni dany stażysta. Dzięki temu czują oni satysfakcję z pracy i mają dużo pozytywnej energii. Z kolei firma otrzymuje nowych wysoko zmotywowanych pracowników, którzy rozumieją jej wartości i chętnie angażują się w zadania* – dodaje Iwona Lasocińska.

Możliwości, które daje firma

Jaki jest idealny pracodawca? Takie pytanie często zadają sobie studenci szukający pracy. Odpowiedzi na nie dostarczają wyniki badań, m.in. Universum Student Survey. Wynika z nich, że według studentów najważniejsze cechy atrakcyjności pracodawców to przede wszystkim: stabilizacja zatrudnienia, ale także dobre perspektywy rozwoju, wysoki poziom zarobków w przyszłości oraz profesjonalne szkolenia. Waż-

na jest też kultura organizacyjna, przyjazna atmosfera, szacunek dla indywidualności oraz kreatywne i dynamiczne środowisko pracy. Jakie więc możliwości rozwoju mają młodzi pracownicy firm logistycznych?

– *W DB Schenker Logistics jesteśmy częścią globalnej Grupy Deutsche Bahn, która zatrudnia około 300 tys. osób na całym świecie. W tak wielkiej i zróżnicowanej firmie młodzi ludzie znajdują wiele możliwości. Warto wymienić międzynarodowe programy rozwoju kompetencji i przywództwa, krajowy program doskonalenia „Szkoła Młodych”, rotację stanowisk pozwalającą na zdobywanie dodatkowych kwalifikacji, finansowanie szkoleń, dofinansowanie dalszej nauki. W DB Schenker Logistics w Polsce budujemy także kulturę Lean, która stawia na rozwój ludzi i innowacyjność* – wymienia Dorota Michalec, dyrektor polityki personalnej w DB Schenker Logistics.

Wspomniane wyżej działania employer-brandingowe DB Schenker Logistics zostały już wielokrotnie docenione. Tylko w 2014 r. firma otrzymała dwa wyróżnienia od studentów. Operator znalazł się w rankingu Idealny Pracodawca TOP 100 2014 organizowanym przez Universum Global oraz w zestawieniu Pracodawca Roku, przygotowanym przez organizację studenczką AIESEC. Firma została także zwycięzcą Rankingu Odpowiedzialnych Firm 2014. Sukces ten powtórzyła w tym roku. Czwarty rok z rzędu była też najlepsza w kategorii



Bliski kontakt ze studentami pozwala poznać potrzeby tego środowiska. Dzięki temu DB Schenker Logistics może proponować konkretne, praktyczne rozwiązania, które ułatwią im odnalezienie się na rynku pracy i własny rozwój zawodowy

– tłumaczy Monika Pachniak-Radzińska. Warto podkreślić, że szanse na doświadczenie zawodowe w DB Schenker Logistics są spore, chociażby dlatego, że jest to organizacja rozbudowana, zatrudniająca w kilkudziesięciu lokalizacjach w Polsce ok. 1900 pracowników.

– *Osobom zatrudnionym w DB Schenker Logistics oferujemy różne możliwości rozwoju, stawiamy na pomysłowość, samodzielność, zapraszamy do dialogu i współtworzenia firmy. W systemowych programach*

To, co dziś rzeczywiście odróżnia firmy od siebie, to pracownicy i kultura organizacji. Ten aspekt z roku na rok zyskuje na znaczeniu w oczach potencjalnych pracowników.

„Transport, Usługi, Handel” DB Schenker Logistics został też ogłoszony firmą, która zdobyła najwyższą liczbę punktów we wszystkich edycjach rankingu.

– *To, co dziś rzeczywiście odróżnia firmę od siebie, to pracownicy i kultura organizacji. Ten aspekt z roku na rok zyskuje na znaczeniu w oczach potencjalnych pracowników. Sukces, jaki DB Schenker Logistics w Polsce odniósł w Rankingu Odpowiedzialnych Firm Dziennika Gazety Prawnej, to w dużej mierze zasługa naszych pracowników. Pracownicy szczególnie cenią programy wolontariatu pracowniczego, które sami tworzą – budują relacje ze społecznościami wokół naszych oddziałów, realizują lokalne inicjatywy. Zyskują w ten sposób tak potrzebne w życiu poczucie pozytywnego wpływu na swoje bezpośrednie otoczenie*

– w Szkole Młodych czy Szkole Liderów – rozwijamy ich biznesowe umiejętności. Co więcej, pracownicy w bieżących zadaniach mają kontakt z ludźmi z wielu krajów na różnych kontynentach w ramach grupy DB Schenker. Dodatkowo stwarza to okazję do wymiany wiedzy i doświadczeń – dodaje Dorota Michalec. Cóż, firmie zależy na tym, jak i wielu innym operatorom, aby być cenionym pracodawcą. Wyróżnia ją konsekwencja w działaniach, zgodnie z myślą, że tylko w przyjaznych warunkach opartych na szacunku i współpracy pracownicy mogą w pełni wykorzystać swój potencjał. Przyczyniają się w ten sposób z jednej strony do sukcesu przedsiębiorstwa, a z drugiej realizują również własną ścieżkę rozwoju i indywidualne cele. ◀

EH

Programy nie tylko dla studentów

Wiele firm logistyczny włącza się w kształcenie nie tylko studentów, ale również uczniów szkół zawodowych i średnich. Związane jest to z promowaniem wiedzy, ale także z możliwością znalezienia młodych, wartościowych pracowników z ogromnym potencjałem i motywacją do pracy.

Praktyki w zakładach pracy są także niezwykle istotne w poznawaniu przyszłego zawodu przez młodych ludzi. Nabywanie praktycznych umiejętności ułatwia uczniom wejście na rynek pracy. Partnerstwo szkół z lokalnymi pracodawcami ma więc wyjątkowe znaczenie dla szkolnictwa zawodowego.

Na poziomie zawodowym

W kształcenie zawodowe młodzieży, a także w doskonalenie nauczycieli swój wkład wnosi Inter Cars SA. Działalność ta została zauważona, dzięki czemu firma znalazła się wśród dziesięciu przedsiębiorców, które Departament Edukacji Urzędu Miejskiego w Białymstoku nagroził statuetką „Pracodawca Przyjazny Edukacji”. Statuetki to podziękowanie za wsparcie i organizowanie m.in. pracowni, warsztatów i zajęć niezbędnych do kształcenia zawodowego uczniów. W ten sposób władze miasta docenili zorganizowany przez Inter Cars SA program „Młode Kadry”, który poza Białymstokiem objął swoim zakresem jeszcze 14 placówek w całej Polsce.

Do edukacji na poziomie zawodowym włącza się m.in. FIEGE, gdzie realizacja programów edukacyjnych jest częścią programu społecznej odpowiedzialności. Przykładem jest program „Dzień przedsiębiorczości”, którego organizatorem jest Fundacja Młodzieżowej Przedsiębiorczości. Ma on na celu pomoc uczniom w zdobywaniu praktycznych umiejętności. W ramach ostatniego „Dnia Przedsiębiorczości” FIEGE do magazynu w Dąbrowie Górniczej zaprosiło uczniów z Zespołu Szkół Zawodowych „Sztalgarka” im. St. Staszica w Dąbrowie Górniczej. Wzięli oni udział



Czas inwestycji w szkoły średnie

Magdalena Hotyńska,
dyrektor ds. personalnych w FM Logistic

Współczesna rzeczywistość rynkowa stawia przed nami kolejne wyzwania, wpływając bezpośrednio na zmianę formuły kształcenia zasobów ludzkich. Edukacja dotyczy dziś już nie tylko wewnętrznych zasobów firmy. Dysponując praktyczną wiedzą i doświadczeniem, wspieramy kształcenie zarówno na poziomie szkół wyższych jak i średnich. Inwestycja w kolejne pokolenia to jedno z naszych najważniejszych zadań, zapoczątkowanych kilka lat temu współpracą z uczelniami wyższymi. Nasi eksperci prowadzą wykłady dla studentów, dzieląc się praktycznymi przykładami z operacji. Bieżący rok to czas inwestycji również w szkoły średnie. Krzewiąc wiedzę o logistyce, zorganizowaliśmy konkurs znajomości naszej branży pod nazwą LOGIMPIADA. W najbliższych latach planujemy organizację kolejnych edycji i podobne wykłady jak dla studentów.

w prezentacji, w czasie której Agata Kozielska, kierownik ds. spedycji międzynarodowej, opowiadała o specyfice pracy na tym stanowisku oraz o możliwościach rozwoju firmie.

Logimpiada FM Logistic

Operatorzy logistyczni zainteresowani są również uczniami szkół średnich. Dla uczniów takich szkół współpracujących z FM Logistic, operator zorganizował w tym roku konkurs wiedzy logistycznych pod nazwą „Logimpiada”. Miał on na celu popularyzację wiedzy z zakresu logistyki i dziedzin z nią związanych. W opinii uczestników, był na bardzo wysokim poziomie. Do udziału w nim można było przystąpić samodzielnie albo w parze. Wyzwaniem dla uczestników było przygotowanie pracy w dowolnej formie (prezen-

tacja, reportaż, film, plik excel etc.) na jeden, wybrany z 10 merytorycznych tematów, związanych z procesami logistycznymi lub funkcjonowaniem tego typu firmy na rynku. Jury przy ocenie prac brało pod uwagę formę, wartość merytoryczną i innowacyjność.

– *Za pomysłem zorganizowania zmagani w dziedzinie logistyki dla uczniów szkół średnich, stoi przekonanie, że wiedzę logistyczną jak każdą inną można zdobywać niezależnie do wieku* – mówi Izabela Gosiewska, kierownik ds. personalnych w FM Logistic. – *Postanowiliśmy więc wspierać młodych ludzi w ich kształceniu kierunkowym, dając możliwość konfrontacji teorii z praktyką* – dodaje.

Zwycięzca pierwszej edycji Logimpiady dostał możliwość odbycia dwumiesięcznego płatnego stażu w strukturach FM Logistic, a laureaci trzech pierwszych miejsc otrzymali tablety i smartfony. ■



Fot. Stock



WYŻSZA SZKOŁA
LOGISTYKI

LOGISTYKA KRWIOBIEGIEM GOSPODARKI OPARTEJ NA WIEDZY – WDROŻENIE PROGRAMU ROZWOJOWEGO POTENCJAŁU DYDAKTYCZNEGO WYŻSZEJ SZKOŁY LOGISTYKI W ZAKRESIE REALIZACJI STUDIÓW PODYPLOMOWYCH ORAZ KSZTAŁCENIA NA ODLEGŁOŚĆ (nr projektu: POKL.04.03.00-00-209/12)

Wyższa Szkoła Logistyki z siedzibą w Poznaniu – najlepsza uczelnia logistyczna w Polsce wg rankingu miesięcznika *Perspektywy*, prowadzi studia podyplomowe współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, odpowiadające najnowszym trendom współczesnej gospodarki.

Ekologistyka – zintegrowany system zarządzania gospodarką odpadami komunalnymi

W przyjętym programie dwusemestralnych studiów podyplomowych Ekologistyka akcentuje się zastosowanie podejścia logistycznego dla integracji poszczególnych elementów gospodarki odpadami w spójny system pozwalający na jego efektywne zarządzanie. Studia skierowane są w pierwszej kolejności do kadry kierowniczej urzędów miast i gmin podejmującej decyzje dotyczące gospodarki odpadami, pracowników samorządów lokalnych i wojewódzkich oraz instytucji związanych z szeroko pojętą gospodarką odpadami, a także dla przedsiębiorców i pracowników firm świadczących usługi w tym zakresie. Pierwsza edycja studiów zakończona została w lutym 2015 r.

Studia zakładają duży udział zajęć praktycznych, w tym wyjazdy do przedsiębiorstw zajmujących się gospodarowaniem odpadami komunalnymi. W trakcie studiów istnieje także możliwość nauki obsługi systemu informatycznego klasy ERP przy użyciu Wirtualnej Platformy Systemów Biznesowych. Część zajęć realizowana jest w oparciu o platformę e-learningową.

Więcej informacji na temat studiów dostępnych jest na stronie:

www.ekologistyka.wsl.com.pl

Dzięki współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej I i II edycja studiów jest bezpłatna.

Zarządzanie środowiskowe w przedsiębiorstwach

Dwusemestralne studia podyplomowe Zarządzanie środowiskowe w przedsiębiorstwach za główny cel stawiają sobie przygotowanie słuchaczy do pełnienia funkcji audytora wewnętrznego a także pełnomocnika ds. Systemów Zarządzania Środowiskowego. Środkiem do realizacji tych celów będzie zapoznanie słuchaczy z wymaganiami norm środowiskowych oraz praktyk stosowanych we współczesnych przedsiębiorstwach. Absolwenci studiów otrzymają dyplom ukończenia studiów podyplomowych Menedżer zarządzania środowiskowego w przedsiębiorstwie, a po zdaniu egzaminów końcowych również certyfikaty: Audytora wewnętrznego Systemu Zarządzania Środowiskowego wg normy ISO 14001 oraz Pełnomocnika ds. Systemów Zarządzania Środowiskowego wg normy ISO 14001. Pierwsza edycja studiów zakończona została w marcu 2015 r.

W ramach studiów przewidziane są wyjazdy studyjne, praca w oparciu o platformę e-learningową oraz Wirtualną Platformę Systemów Biznesowych.

Więcej informacji na temat studiów dostępnych jest na stronie:

www.zsp.wsl.com.pl

Dzięki współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej I i II edycja studiów jest bezpłatna.

Master of Business Administration in Logistics and Supply Chain Management

Ten trzyletni program rozpoczął się w kwietniu 2014 r. i trwać będzie do czerwca 2015 r. W studiach bierze udział blisko 40 menedżerów zarządzających logistyką i łańcuchami dostaw, którzy dzięki programowi studiów opartemu o zajęcia ze specjalistami z polskich i zagranicznych uczelni wyższych oraz praktykami biznesu, uzyskali możliwość doskonalenia kompetencji oraz nabycia nowych umiejętności. Celem studiów jest dostarczenie słuchaczom nowoczesnej wiedzy z zakresu strategicznego i operacyjnego zarządzania logistyką, międzynarodowymi łańcuchami dostaw i sieciami współpracy gospodarczej. Program studiów, realizowany w całości w języku angielskim, jest naturalną odpowiedzią na potrzeby kompetencyjne menedżerów m.in. w zakresie strategii operacyjnych, finansów przedsiębiorstw, controllingu i rachunkowości zarządczej, symulacji biznesowych, zarządzania zasobami ludzkimi, zachowań organizacyjnych, a także planowania sprzedaży i operacji w łańcuchu dostaw.

W ramach studiów realizowane są wizyty studyjne w polskich i niemieckich firmach, zajęcia z użyciem zaawansowanych systemów typu Business Analytics, systemu klasy ERP oraz platformy e-learningowej. Ponadto 3 zjazdy odbędą się w uczelni partnerskiej – Technische Hochschule Wildau w Niemczech.

Więcej informacji na temat studiów dostępnych jest na stronie:

www.mba.wsl.com.pl

Więcej informacji na temat projektu oraz naboru na studia podyplomowe pod tel.: 61 850 47 75 lub mail.: pawel.lewandowski@wsl.com.pl



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego



Budowanie kariery w branży logistycznej

Dla przełożonego, poza naszą motywacją, ważne są takie aspekty jak zaspokojenie bieżących potrzeb organizacji i realizacja celów biznesowych

Realizując wiele procesów rekrutacyjnych w ciągu ostatnich lat, dostrzegłem że większość ludzi, którzy pracują w branży TSL, cechuje ambicja i chęć ciągłego rozwoju, co niejako wymuszone jest przez niezwykle dynamiczne środowisko pracy. To właśnie permanentne zmiany i konieczność adaptacji oraz relacje z klientami sprawiają, że praca w logistyce jest tak angażująca i pochłaniająca.

Mimo tego, że spora część osób do sektora TSL trafiła przypadkiem, to właśnie z powodu wysokiej dynamiki nie wyobraża sobie pracy w innej branży. Poza tym, przedstawiciele sektora cechuje pasja z jaką podchodzą do pracy oraz zaangażowanie w realizowanie stawianych przed nimi celów biznesowych. Natomiast, co ciekawe i zastanawiające, bardzo często nie mają jasno sprecyzowa-

nej wizji na temat tego, jak chcą pokierować swoją drogą zawodową lub jak dotrzeć tam, gdzie sobie wymarzą. A wszystko jest możliwe, ważne jest tylko odpowiednie podejście i czas.

Obranie odpowiedniego kierunku

Najlepszym momentem do zaplanowania własnej kariery są studia. To wtedy, dzięki



Tomasz Kośnik,

Team Leader zespołu Sales & Marketing w Relyon Recruitment specjalizujący się w rekrutacjach specjalistów i menedżerów w sektorze TSL

Najlepszym momentem do zaplanowania własnej kariery są studia. To wtedy, dzięki udziałowi w stażach i praktykach, można poznać jak wygląda praca w logistyce od strony praktycznej.

udziałowi w stażach i praktykach, można poznać jak wygląda praca w logistyce od strony praktycznej. Wiele firm z branży daje

zdobytym doświadczeniem. Wtedy ustalenie optymalnego planu działania będzie znacznie łatwiejsze.

przewidywać kilka mniejszych zmian lub jedną większą, warto podzielić go na mniejsze odcinki, przez pryzmat których łatwiej osiągać kolejno wyznaczone cele oraz, przynajmniej w teorii, oszacować ramy czasowe na realizację poszczególnych celów. Takie podejście i realizacja krok po kroku powoduje, że od samego początku cele są bardziej realne, a karmienie się mniejszymi sukcesami po drodze do celu pozytywnie wpływa na wiarę w sukces końcowy. Należy przy tym pamiętać, że

Karmienie się mniejszymi sukcesami po drodze do celu pozytywnie wpływa na wiarę w sukces końcowy.

takie możliwości uwzględniając zainteresowania i predyspozycje osobowościowe studentów. Warto pamiętać o tym, że po odbytych stażach najlepsi mają szansę pozostać w firmach i dalej rozwijać swoje umiejętności pracując na etacie. Sensownym jest więc śledzenie konferencji i wydarzeń branżowych, w których biorą udział firmy z sektora oraz aplikowanie na ogłoszenia stażowe, aby już w pierwszym etapie kariery wyróżnić się zaangażowaniem i wiedzą spośród kolegów z auli, z którymi wkrótce możemy konkurować o najciekawsze wakaty.

Z perspektywy zarówno studentów jak i osób doświadczonych, nadal najczęstszym problemem w logistyce jest brak wystarczającej znajomości przynajmniej jednego języka obcego. To bariera, którą trudno jest pokonać, zwłaszcza pracownikom z dłuższym stażem pracy, oczekującym na ciekawe oferty pracy.

Zdecydowana większość osób pracujących w branży powinna jednak odnieść się do rzeczywistości i uświadomić sobie, jakie kroki w życiu zawodowym chcą podjąć. Nie jest tajemnicą to, że najlepsi pracownicy to ci, których pasja pokrywa się z pracą. Dlatego tak ważne jest zastanowienie się nad tym, co sprawia, że praca daje spełnienie, satysfakcję i przynosi realne efekty. Dobrze jest ustalić też jakie działania mogą przekładać się na podwyżki i premie, a także zastanowić się jakie zmiany sprawią, że

Mając informację jakim wymaganiom należy sprostać i jakie kompetencje należy



Warto śledzić konferencje i wydarzenia branżowe, w których biorą udział firmy z sektora oraz aplikować na ogłoszenia stażowe, aby już w pierwszym etapie kariery wyróżnić się zaangażowaniem i wiedzą

nadrobić, można stopniowo przymierzać się do zmian wewnątrz czy poza strukturą własnej organizacji, jeśli ta ich nie daje. Należy przy tym pamiętać, że dla przełożonego, poza naszą motywacją, ważne są

największym ograniczeniem na jakie możemy trafić są te bariery, które sami sobie wyznaczamy.

A jako, że nie ma dwóch identycznych karier, warto kierować się własną intuicją lub porozmawiać z *coachem*, działem HR czy profesjonalnym *headhunterem*, który doskonale zna rynek pracy w sektorze TSL. Doradztwo osób trzecich, a w szczególności mającego holistyczny pogląd na rynek konsultanta ds. rekrutacji, może pokazać dodatkowe możliwości, o których do tej pory nie myśleliśmy. Jest to też świetne narzędzie do tego, aby przy okazji zweryfikować do jakich zadań i stanowisk możemy zostać przypisani na podstawie wniosków, jakie nasuwają się po spotkaniu rekrutacyjnym.

Wiedząc, jakie są nasze cele zawodowe i jak postrzegają nas inni, możemy szybko zweryfikować czy droga zawodowa, która została wcześniej obrana zmierza w odpowiednim kierunku i tempie. Nie bójmy się działać i bierzmy sprawy w swoje ręce! <

Tomasz Kośnik

Najlepsi pracownicy to ci, których pasja pokrywa się z pracą. Dlatego tak ważne jest zastanowienie się nad tym, co sprawia, że praca daje spełnienie, satysfakcję i przynosi realne efekty.

praca stanie się jeszcze bardziej ekscytująca i rozwojowa. Dla jednych będzie to awans pionowy w strukturze, dla innych zmiana działu, a jeszcze inni potrzebują po prostu zmienić otoczenie i organizację lub kulturę organizacyjną, by spojrzeć na branżę z innej perspektywy.

Po obraniu odpowiedniego dla siebie kierunku warto również zastanowić się nad swoimi silnymi i słabymi cechami oraz

takie aspekty jak zaspokojenie bieżących potrzeb organizacji i realizacja celów biznesowych.

Wyznaczenie kolejnych celów

Do budowania kariery i rozwijania własnych kompetencji warto podejść w sposób projektowy. Oznacza to, że poza planem kilkuletnim, który w swoim obszarze może

Więcej niż e-learning

W zarządzanie zasobami ludzkimi od lat inwestuje FM Logistic. Zespół kompetentnych i doświadczonych pracowników to jeden z najważniejszych kapitałów tego międzynarodowego operatora. Nowe możliwości zdobywania wiedzy i rozwoju zawodowego zyskali oni dzięki uruchomieniu nowoczesnej platformy e-learningowej.

— Współczesna rzeczywistość rynkowa stawia przed nami kolejne wyzwania. Wpłynęła ona także na zmianę formuły zarządzania zasobami ludzkimi. Zdajemy sobie sprawę, że by być konkurencyjnym należy stale doskonalić się i uczyć, dlatego postanowiliśmy umożliwić kształcenie naszemu zespołowi, niezależnie od szczebla i zajmowanego stanowiska. Stało się to możliwe dzięki wykorzystaniu nowych technologii – mówi Magdalena Hotyńska, dyrektor HR w FM Logistic.

Zaczął się od Polski

Wdrożenie projektu e-learningu, zaczęło od polskich oddziałów firmy. Po dobrym przyjęciu projektu w Polsce, zarząd Grupy FM podjął decyzję o wdrożeniu tego rozwiązania w innych krajach, w których firma prowadzi działalność operacyjną.



Dzięki platformie e-learningowej pracownicy FM Logistic mają szansę zdobywać nową wiedzę w możliwie najefektywniejszy sposób jakim jest metoda blended learning

– To potwierdzenie, że strategia zarządzania zasobami zmierza nadal w słusznym kierunku. Dzięki platformie e-learningowej

nasz pracownicy mają szansę zdobywać nową wiedzę w możliwie najefektywniejszy sposób jakim jest metoda blended learning – dodaje Magdalena Hotyńska.

Ukoronowaniem dotychczasowych działań na rzecz pracowników, w tym projektu e-learningowego, jest tytuł Odpowiedzialny Pracodawca – „Lider HR 2015”, jaki FM Logistic otrzymał w tym roku.



Siłą są ludzie

Magdalena Hotyńska,
dyrektor ds. personalnych w FM Logistic

Nadal najważniejszym elementem edukacji pozostają szkolenia dla pracowników naszej firmy. FM Logistic oferuje szeroki wachlarz szkoleń technicznych oraz menedżerskich w formule in – class oraz e-learningowej. Kolejne projekty edukacyjne, to FM University – cykl szkoleń dla menedżerów zarówno w kraju jak i za granicą, Clever in Operation – program umożliwiający poznanie pracy w operacji logistycznej pracownikom działów funkcjonalnych, coaching rozwojowy, prowadzony przez zewnętrznych specjalistów, Cross Training i FM Be Better Club – platforma bezpośredniej komunikacji z najwyższej klasy wykładawcami.

W FM naszą siłą są ludzie. Ich unikalne doświadczenia, predyspozycje i kompetencje umiejętnie zarządzane składają się na sukces organizacji. Inwestycja w kolejne pokolenia zagwarantuje sukces w kolejnych dekadach.

Blended learning to mieszana metoda kształcenia, która opiera się na połączeniu bezpośredniego kontaktu z prowadzącym (szkolenie, sesja z coachem) z aktywnościami, które są dostępne przez komputer w sieci. Takie połączenie gwarantuje dużą skuteczność. Jej największym atutem jest elastyczność. Uczeń, może wykonywać zdania w optymalnym dla siebie czasie i stale uzupełniać swoją wiedzę.

W obecnej chwili w e-learningu dostępne są szkolenia z zakresu: zarządzania, BHP, *brainstormingu*, *couchingu* czy też z dziedziny *lean management*. Firma na bieżąco uzupełnia i zwiększa ofertę szkoleń i kursów na platformie.

Utytułowany pracodawca

Ukoronowaniem dotychczasowych działań na rzecz pracowników, w tym projektu e-learningowego, jest tytuł Odpowiedzialny Pracodawca – „Lider HR 2015”, jaki FM Logistic otrzymał w tym roku. Jest to ogólnopolski program z obszaru *human resources* (HR), którego celem jest upowszechnianie oraz propagowanie pozytywnych wzorców, modeli i strategii działań w zakresie polityki personalnej, jak i strategii

Wdrożenie projektu e-learningu, zaczęto od polskich oddziałów FM Logistic. Po dobrym przyjęciu projektu w Polsce, zarząd Grupy FM podjął decyzje o wdrożeniu tego rozwiązania w innych krajach.

integracji spraw personalnych z biznesowymi. Tytuły te w tym roku przyznano już po raz piąty.

Kryterium, jakim kierowano się przy wyborze tegorocznych laureatów przede wszystkim była wysoka jakość zatrudnienia, na którą składają się m.in. takie czynniki jak: przestrzeganie prawa pracy, przestrzeganie przepisów BHP, możliwość podnoszenia kwalifikacji, system motywacyjny, reputacja firmy, czy dynamika

zatrudnienia. Przy ocenie ankiety weryfikacyjnej FM Logistic Kapituła Programu zwróciła szczególną uwagę na formę zatrudnienia oraz dynamikę zatrudnienia – w ciągu zaledwie roku zatrudnienie wzrosło o prawie 500 osób. Uwagę komisji zwróciła także wyjątkowa oferta szkoleń, w tym szeroki wachlarz szkoleń dla kadry menadżerskiej, program e-learningowy dostępny dla wszystkich pracowników i dbałość o rozwój pracowników poprzez zewnętrzny co-

aching rozwojowy, FM University, Clever in Operation, Cross Training i FM Be Better Club. W FM Logistic tylko w 2014 r. miało miejsce ponad 170 promocji na wyższe stanowiska, co świadczy o możliwościach, jakie organizacja stwarza dla rozwoju kariery na każdym jej szczeblu. Zainteresowanie Kapituły wzbudziły też dodatkowe projekty organizowane z inicjatywy działu HR w FM Logistic, w tym konkurs dla uczniów szkół średnich – LOGIMPIADA, promujący wiedzę logistyczną oraz projekt „FM Logistic dba o zdrowie”, w ramach którego, dla wszystkich pracowników dostępne są sezonowo świeże owoce i warzywa, odbywają się prelekcje przy udziale lekarzy, specjalistów zdrowego żywienia, fizjoterapeutów, a także zagwarantowany jest pakiet badań profilaktycznych. ◀

EH

Szlachetny sponsoring

Zakończyła się kolejna edycja Ogólnopolskiej Olimpiady Logistycznej, której jednym z głównych sponsorów jest DPD Polska. Jej zwycięzcą został Paweł Krawczyk, uczeń Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Oławie.

Organizatorem Olimpiady od 2008 r. jest Wyższa Szkoła Logistyki. To jedyny w Polsce turniej tematyczny z dziedziny logistyki, którego laureaci i finaliści są zwolnieni z pisemnego egzaminu zawodowego. Honorowym Patronem olimpiady jest Minister Edukacji Narodowej. Partnerem Merytorycznym jest Instytut Logistyki i Magazynowania oraz Polskie Towarzystwo Logistyczne.

Lepszy od 7,5 tys. konkurentów

Zwycięzca Olimpiady to uczeń czwartej klasy Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 w Oławie. W finale ogólnopolskiego konkursu, organizowanego przez Wyższą Szkołę Logistyki, osiągnął najlepszy wynik, pokonując 7,5 tys. uczestników. Za swoje osiągnięcie został nagrodzony m.in. indeksem na studia I i II stopnia w WSL

oraz wieloma atrakcyjnymi nagrodami rzeczowymi. Wyniki zostały ogłoszone 17 kwietnia na uroczystej gali w Wyższej Szkole Logistycznej.

– *Udział w Ogólnopolskiej Olimpiadzie Logistycznej zmienił życie niejednego młodego człowieka. Wielu finalistów to dziś nie tylko wybitni studenci WSL, ale przede wszystkim świetni pracownicy międzynarodowych firm logistycznych* – mówi Alicja Gruszczyńska, rzecznik prasowy WSL. – *Pracodawcy, każdego roku bacznie przyglądają się olimpijczykom i chętnie wspierają organizację olimpiady, widząc w niej źródło wartościowych kandydatów do pracy* – dodaje.

DPD wspiera Olimpiadę

Jednym z głównych sponsorów przedsięwzięcia jest spółka DPD Polska. – *Każda, nawet najbardziej szlachetna inicjatywa po-*



Jednym z głównych sponsorów Ogólnopolskiej Olimpiady Logistycznej jest spółka DPD Polska

trzebuje wsparcia zarówno merytorycznego, organizacyjnego, jak i finansowego. Dlatego współpraca ze spółką DPD Polska ma dla nas tak duże znaczenie – podkreśla Alicja Gruszczyńska z WSL.

Wsparcie inicjatywy jest kolejnym działaniem DPD Polska na rzecz środowiska akademickiego, co wpisuje się w założenia strategiczne społecznej odpowiedzialności biznesu DPD Group.

– *Gratulujemy Pawłowi Krawczykowi, zwycięzcy tegorocznej edycji Olimpiady. Osiągnięcie to jest niewątpliwym sukcesem wynikającym z pasji oraz ciężkiej i systematycznej pracy. Olimpiada Logistyczna jest bardzo wartościowym przedsięwzięciem, dzięki któremu młodzi ludzie mogą zmierzyć się z wyzwaniami jakie niesie ze sobą nowoczesna logistyka* – zaznacza Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska – *Wsparcie tego wydarzenia wpisuje się w nasze założenia strategiczne w obszarze sponsoringu projektów na rzecz rozwoju społecznego* – dodaje. ◀

Olimpiada Logistyczna jest bardzo wartościowym przedsięwzięciem. Wsparcie tego wydarzenia wpisuje się w założenia strategiczne DPD Polska w obszarze sponsoringu projektów na rzecz rozwoju społecznego.

Mocny pierwszy kwartał dla Prologis

Prologis, Inc. podsumował wyniki działalności w I kwartale 2015 r. w Europie Środkowo-Wschodniej (CEE). Dla firmy, będącej wiodącym właścicielem i zarządcą obiektów dystrybucyjnych nie tylko w tym regionie, ale i na rynku światowym, I kwartał zakończył się bardzo pomyślnie.

W dniu 31 marca, w 21 krajach na świecie, Prologis był właścicielem lub inwestorem (w ujęciu skonsolidowanym lub poprzez nieskonsolidowane spółki joint venture) nieruchomości i projektów deweloperskich o powierzchni 55 mln m². Wśród ponad 4,7 tys. klientów, którym firma wynajmuje nowoczesne obiekty dystrybucyjne, są między innymi zewnętrznymi dostawcy usług logistycznych, firmy transportowe, firmy z branży handlu detalicznego oraz inne przedsiębiorstwa produkcyjne. Aktywność w I kw. 2015 r. umocniła pozycję Prologis w Europie Środkowo-Wschodniej. W pięciu krajach CEE portfolio powierzchni dystrybucyjnej wynosiło 4,2 mln m².

Zakupy i inwestycje

W ciągu tych trzech miesięcy Prologis był aktywnym inwestorem na rynku nieruchomości magazynowych. Firma kupiła

park o powierzchni 69 105 m², położony 23 km na zachód od centrum Budapesztu, którego nazwa została zmieniona na Prologis Park Budapest M1. Spółka rozpoczęła także budowę dwóch obiektów spekulacyjnych w Polsce o łącznej powierzchni 46,2 tys. m². Są to:

- ▶ budynek o powierzchni 27 650 m² na terenie Prologis Park Szczecin. Magazyn wynajęty jest już w 70% firmie Bridgestone Stargard Sp. z o.o. oraz spółce z branży meblowej;
- ▶ budynek o powierzchni 18,5 tys. m² na terenie Prologis Park Wrocław V,

który w całości jest wynajęty. Powstający obiekt będzie szóstym magazynem w tym kompleksie.

Prologis w pierwszym kwartale 2015 r. zakończył również budowę dwóch budynków spekulacyjnych o całkowitej powierzchni 53,6 tys. m² – obiektu o powierzchni 30 tys. m² w Prologis Park Prague-Airport oraz budynku o powierzchni 23,6 tys. m² w Prologis Park Bratislava, który jest w 100% wynajęty. Obecnie deweloper prowadzi budowę pięciu obiektów logistycznych o łącznej powierzchni ponad 121 tys. m².

BUDYNKI W BUDOWIE

Powierzchnia	Typ	Lokalizacja
31 200 m ²	BTS dla Cerva	Prologis Park Prague Airport, Czechy
31 730 m ²	BTS dla Mall.cz	Prologis Park Prague-Jirny, Czechy
27 650 m ²	Spekulacyjny	Prologis Park Szczecin, Polska
18 550 m ²	Spekulacyjny	Prologis Park Wrocław V, Polska
12 350 m ²	BTS dla firmy z branży motoryzacyjnej	Prologis Park Prague-Jirny, Czechy

Transakcje zawarte w Polsce stanowiły niemal 57% wszystkich umów najmu zawartych przez dewelopera w Europie Środkowo-Wschodniej.



Spółka rozpoczęła budowę budynku spekulacyjnego o powierzchni 18,5 tys. m² na terenie Prologis Park Wrocław V, który w całości jest już wynajęty. Powstający obiekt będzie szóstym magazynem w tym kompleksie

Wynajem powierzchni

Przez pierwsze trzy miesiące 2015 r. spółka wynajęła blisko 532 tys. m², o 77% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Firma podpisała nowe umowy najmu obejmujące 164 tys. m² i przedłużyła umowy o łącznej powierzchni prawie 270 tys. m². Pozostała część to umowy krótkoterminowe. Transakcje zawarte w Polsce stanowiły niemal 57% wszystkich umów najmu zawartych przez dewelopera w Europie Środkowo-Wschodniej.

Kluczowe umowy:

NOWE UMOWY NAJMU

Powierzchnia	Klient	Lokalizacja
26 500 m ²	Firma z branży e-commerce	Prologis Park Poznań II, Polska
12 400 m ²	Raben Polska	Prologis Park Chorzów, Polska
11 900 m ²	GEFCO	Prologis Park Bratislava, Słowacja
10 400 m ²	Firma z branży meblowej	Prologis Park Szczecin, Polska
8 600 m ²	FIEGE	Prologis Park Budapest-Harbor, Węgry

PRZEDŁUŻONE UMOWY NAJMU

Powierzchnia	Klient	Lokalizacja
28 600 m ²	Firma z branży logistycznej	Prologis Park Budapest-Batta, Węgry
21 000 m ²	Rhenus	Prologis Park Szczecin, Polska
19 900 m ²	EUROCASH	Prologis Park Będzin II, Polska
19 500 m ²	L'Oreal	Prologis Park Błonie II, Polska
16 300 m ²	Calberson Romania	Prologis Park Bucharest A1, Rumunia



Firma kupiła park o powierzchni 69 105 m², położony 23 km na zachód od centrum Budapesztu, którego nazwa została zmieniona na Prologis Park Budapest M1

Na koniec pierwszego kwartału współczynnik zajętości portfolio Prologis CEE wyniósł 93,1%.

– *Rozpoczęliśmy rok z dużym rozmachem* – powiedział Ben Bannatyne, dyrektor regionalny Prologis w Europie Środkowej i Wschodniej. – *Od pierwszych miesięcy tego roku inwestowaliśmy w nieruchomości i skupiliśmy się na budowie nowych obiektów. Wysoki poziom zajętości nieruchomości magazynowych w Polsce i w regionie Europy Środkowo-Wschodniej daje nam pewność, że wszystkie trzy obiekty spekulacyjne, zarówno nowo oddany magazyn w Pradze, jak i dwa obiekty budowane w Polsce powstają w odpowiednim czasie* – dodaje. ◀

DF Express w SEGRO Business Park Warsaw, Żerań

Z początkiem maja firma DF Express przeniosła swój magazyn wraz z częścią biurową na teren parku SEGRO w Żeraniu. Nowa siedziba o powierzchni 900 m² dostosowana jest do potrzeb spółki. Najemcę reprezentowała firma doradcza Cushman & Wakefield.

Spółka DF Express jest importerem i dystrybutorem części zamiennych do pojazdów i maszyn koncernu IVECO oraz wybranych do pojazdów Fiat Professional. W ofercie posiada części oryginalne i ich zamienniki. Na rynku części zamiennych działa już od ponad 17 lat – współpracuje z sieciowymi firmami dystrybucyjnymi, sklepami oraz serwisami z całej Polski.

Na terenie SEGRO Business Park Warsaw, Żerań najemca zajmuje 900 m², z czego 800 m² przeznaczono na magazyn, a 100 m² na pomieszczenia biurowo-socjalne. Wynajmowany obiekt jest zaadaptowany do potrzeb spółki DF Express.

– *Firma DF Express poszukiwała magazynu w lokalizacji miejskiej po prawej*

stronie Wisły, wraz z powierzchnią biurową. SEGRO Business Park Warsaw, Żerań spełnia wymagania techniczne i lokalizacyjne najemcy, umożliwiając sprawną dystrybucję wśród klientów DF Express oraz zapewniając dogodny dojazd dla pracowników – mówi Joanna Sinkiewicz, Associate z działu powierzchni przemysłowych i magazynowych Cushman & Wakefield.

– *Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej i bliskość do centrum stolicy znacząco wpływają na atrakcyjność strefy wśród najemców. Powyższe czynniki nie są jedynymi powodami najmów w parku w Żeraniu – równie istotna dla klientów jest możliwość elastycznego dostosowania powierzchni do indywidualnych potrzeb najemców ze*



wszystkich branż – dodaje Magdalena Szulc, dyrektor SEGRO na Europę Centralną.

SEGRO Business Park Warsaw Żerań to nowoczesny obiekt magazynowy w standardzie klasy A, oferujący obiekty typu *small business units*. Kompleks zlokalizowany jest w pobliżu Trasy Toruńskiej, wchodzącej w skład północnej obwodnicy Warszawy, co zapewnia możliwość prowadzenia efektywnej działalności w ramach logistyki na terenie całej aglomeracji miejskiej. Park znajduje się również w pobliżu autostrady A2, zapewniającej dogodne połączenia na terenie całego kraju, a także z największymi stolicami Europy. ◀



Dużo większe możliwości

Na rynku pojawiła się już siódma generacja Golfa. Kiedyś było to małe autko. Z czasem nabrało mocy i urosło w siłę. Wraz z nowym modelem producent z Wolfsburg zaprezentował następcę Plusa, który otrzymał nazwę Sportsvan. Najmocniejszą i najbogatszą wersją tego Volkswagena jest Sportsvan 2.0 TDI BlueMotion Technology.



Deska rozdzielcza o nietypowym zarysie, połączona jest z wielofunkcyjną, podgrzewaną, obitą skórą kierownicą, wzbogaconą o manetki do zmiany manualnej biegów

Każda nowa wersja golfa to nowe rozwiązania, które poszerzają zakres jego możliwości użytkowych. Golf siódmej generacji to duży, sportowy samochód z charakterem, o dużo większych możliwościach od poprzedników. Deska rozdzielcza o nietypowym zarysie, połączona jest z wielofunkcyjną, podgrzewaną, obitą skórą kierownicą, wzbogaconą o manetki do zmiany manualnej biegów. Kokpit, dopieszczony przez projektantów Volkswagena, przyciąga oko, a elementy wykończenia są miękkie i przyjemne w do-

tyku. Podgrzewane siedzenia dają możliwość komfortowego podparcia lędźwiowego odcinka kręgosłupa, dzięki czemu jazda jest przyjemniejsza. Obsługa przycisków manualnych i ekranu dotykowego nawigacji jest prosta, a schowki i uchwyty na napoje – przemyślane.

Komfortowo w trzech wersjach

Golf Sportsvan dostępny jest w trzech wersjach wyposażenia: Trendline, Comfortline, Highline. Ta ostatnia opcjonalnie

Volkswagen Golf VII Sportsvan 2.0 TDI BlueMotion Technology 150KM

- ▶ Silnik 4-cylindrowy
- ▶ Pojemność 2,0/1968 l/cm
- ▶ Moc max., kW (KM) przy obr./min 110 (150)/3500–4000 obr./min.
- ▶ Max. moment obr., Nm przy obr./min 320/1750–3000 obr./min.
- ▶ Skrzynia biegów, seryjnie DSG, 6-stopniowa
- ▶ Masa własna pojazdu 1492 kg
- ▶ Dopuszczalna masa całkowita 1990 kg
- ▶ Ładowność 573 kg
- ▶ Prędkość maksymalna 210 km/h
- ▶ Przyspieszenie 0–80/0–100 km 6,5 s/9,2 s
- ▶ Zużycie paliwa średnio 4,7 l/100km
- ▶ Poziom emisji CO₂ 122 g/km
- ▶ Długość/Szerokość/Wysokość 4338 mm/1807 mm/1578 mm
- ▶ Rozstaw osi 2685 mm
- ▶ Pojemność bagażnika 500–1520 l



Golf siódmej generacji to duży, sportowy samochód z charakterem, o dużo większych możliwościach od poprzedników

może mieć na wyposażeniu elektroniczny, panoramicznie rozsuwany dach. Komfort i dodatkową przestrzeń zapewnia przesuwana o 18 cm tylna kanapa, dzięki czemu albo pasażerom jest wygodniej, albo mamy dodatkowe miejsce w bagażniku. Po złożeniu tylnej kanapy z 500 l przestrzeń przeznaczona na bagaż zwiększa się do 1520 l. Ciekawostką jest podwójne dno bagażnika, umożliwiające przewożenie długich, płaskich przedmiotów.

Model charakteryzuje się szerokim wachlarzem dostępnych jednostek napędowych, zarówno benzynowych, jak i wysokoprężnych, w wersji BlueMotion. Silniki benzynowe o pojemności 1,2 i 1,4 dm³ z bezpośrednim wtryskiem (TSI) dostępne są w wersji wolnoobrotowej lub z turboładowaniem. Najmniejsza jednostka napędowa oferowana jest z mocą 85 i 110 KM, natomiast silniki 1,4 dm³ osiągają moc 125 i 150 KM. Także w dieslach możemy wybierać między jednostkami napędowymi o różnych mocach. Do wyboru mamy silnik wysokoprężny o pojemności 1,6 dm³ 90 lub 110 konny oraz motor 2,0 o mocy 150 KM.

Większość silników oferowana jest razem z automatyczną dwu-sprzęgłową przekładnią DSG, choć dostępna jest i manualna przekładnia biegów. Do plusów tego samochodu można zaliczyć system Start-Stop, który pozwala zaoszczędzić paliwo nawet do 20%. Świetnie sprawdza się na skrzyżowaniach zatłoczonych miast oraz w korkach. Podwozie Sportsvana jest dłuższe od typowego golfa, dzięki modułowej platformie podłogowej MQB. Dłuższe o 8,3 cm jest także nadwozie i o 12,6 cm wyższe od typowej siódemki. Cała sylwetka jest bardziej dynamiczna dzięki skróceniu przedniego zwisu nadwozia, a przedłużenie tylnego zwisu o 4,6 cm zaowocowało zwięks-

zeniem powierzchni bagażnika. Dzięki tej modyfikacji kierowca i pasażerowie siedzą wyżej, zyskując na komforcie jazdy.

Wiele usprawnień

Jednym z usprawniających prowadzenie samochodu rozwiązań jest czujnik martwego punktu, który pomaga uniknąć zderzenia z pojazdem nieoczekiwanie nadjeżdżającym z tyłu. Informacja przesyłana jest do kierowcy dzięki podświetlaniu piktogramu zamontowanego w lusterkach bocznych. Ta funkcja często przydaje się podczas wyjeżdżania z parkingu lub zmiany pasa. Elektroniczny system „Park Assist” dodatkowo wspomaga automatycznie samochód bez większego udziału kierowcy.

Zamontowano także elektroniczny hamulec postojowy, który sprawdza się świetnie nawet przy ruszaniu pod stromą górę – wystarczy jeden przycisk Auto Hold, a ruszanie i hamulec ręczny same wykonują za nas pracę. Elektroniczny system stabilizacji toru jazdy XDS przydaje się, gdy samochód traci przyczepność i kontrolę na mokrej lub śliskiej nawierzchni, wtedy uaktywnia się i zapobiega wpadnięciu samochodu w poślizg. Natomiast wskaźnik poziomu ciśnienia w oponach daje znać, gdy ciśnienie w kołach spadnie. Można też wybrać profil jazdy, w zależności od tego czy chcemy jechać oszczędnie, czy bardziej liczy się czas. System adaptacyjnej regulacji zawieszenia DCC powoduje, że styl jazdy może być komfortowy lub sportowy – z bardzo twardym zawieszeniem, które jednak ułatwia szybkie i sprawne wykonywanie manewrów. Zachowanie bezpiecznego dystansu do zbliżającego się do nas pojazdu, a w razie niebezpieczeństwa hamowanie, zapewnia aktywny tempomat. System rozpoznawania znaków drogow-



Po złożeniu tylnej kanapy z 500 l przestrzeń przeznaczona na bagaż zwiększa się do 1520 l. Ciekawostką jest podwójne dno bagażnika, umożliwiające przewożenie długich, płaskich przedmiotów



Sportsvan 2.0 TDI BlueMotion Technology z silnikiem wysokoprężnym, o mocy 150 KM

wych pomagają w zachowaniu odpowiedniej prędkości. Działa on w dwóch wymiarach: kamera rozpoznaje mijane znaki, a system nawigacji jednocześnie przetwarza dane dotyczące pojazdu. By ograniczyć zużycie paliwa i obniżyć poziom emisji spalin przez inteligentne odzyskiwanie energii podczas hamowania i obniżenie wysokości obrotów na luzie, powstał BlueMotion Technology. To prawie wszystko, poza tym, że gdy odczuwamy zmęczenie, system analizując nasze ruchy kierownicą sugeruje przestój na kawę. ◀

Kamil Zjawiński,
zdjęcia: Remigiusz Romaniuk

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 tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
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.



11.



MASTER TRUCK

Opole, POLAND
17-19.07.2015



Zapraszamy na
Złot MASTER TRUCK
17-19 lipca 2015
lotnisko Polska Nowa Wieś k/Opola
Zgłoś swój akces już dziś!
Uczestnicy: tel. 502 786 869
Wystawcy: tel. 77 464 02 08
www.mastertruck.pl
www.naosi.pl

You drive, we care.



Twój pilot na trasach Europy

Opłaty drogowe z DKV. 30 lat doświadczenia.

Dobry menedżer floty stawia na kompleksową obsługę myta przez DKV. Gwarantujemy najwyższą jakość usług: rejestrację do niemal wszystkich systemów opłat w Europie, pełną obsługę danych przez internet, wygodne fakturowanie i niezawodne narzędzia – DKV Card i DKV Box. Do tego pakiet serwisów online: inteligentne planowanie tras i kalkulator kosztów opłat drogowych.

Więcej na: www.dkv-euroservice.pl